

Wortprotokoll

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 einer/eines Vorsitzenden

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 2 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 3 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Siehe Inhaltsprotokoll.

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

Siehe Inhaltsprotokoll.

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
Drucksache 19/0857
Erste Verordnung zur Änderung der BVG-Benutzungsgebührenordnung
VO-Nr. 19/131
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)
- [0132](#)
Mobil

Vorsitzender Lars Bocian: Zu diesem Punkt ist der Vorstandsvorsitzende der Verkehrsbetriebe, Herr Henrik Falk, anwesend. Noch mal herzlich willkommen hier in unserem Ausschuss! Wir kommen zu den Begründungen. Die Begründungen des Besprechungsbedarfs zu Unterpunkt a wird durch die Fraktion der CDU oder SPD gemacht. Herr Dr. Kollatz! – Bitte schön!

Dr. Matthias Kollatz (SPD): Ich mache das ganz kurz, wir wollen ja auch Herrn Falk hören. Wir haben die Situation, dass es erkennbar in der Stadt Schwierigkeiten gibt für die BVG, den Verkehrsvertrag zu erfüllen, und es ist jetzt wichtig, auch von der BVG zu hören, wie wir aus dieser Situation rauskommen und – wenn noch Zeit ist –, wäre es auch gut, von der BVG zu hören, wie wir eigentlich aus Ihrer Sicht bei dem Thema Verkehrswende weiterkommen. Natürlich hängt immer vieles mit vielem zusammen. Und es ist nicht zuletzt so gewesen, dass die öffentlichen Hände durch die gravierenden Entscheidungen in das Preissystem des öffentlichen Personennahverkehrs mit dem 9-Euro-Ticket ja ein bestimmtes Signal auch gesetzt haben. Aber das ist jetzt auch praktisch unumkehrbar. Das heißt also, das gilt auch für uns, und das gilt, glaube ich, auch für die gesamte Koalition, dass also klar ist, dass der ÖPNV das Rückgrat der Verkehrswende in den großen Städten bilden muss und auch bilden wird. Das steckt so ein bisschen auch inhaltlich hinter dem Punkt, den wir heute diskutieren. Ich will dem jetzt auch nicht vorgreifen. Aber, wie gesagt, wichtig ist natürlich auch kurzfristig: Wie kann sich die Situation bessern? Denn die Situation, wie wir sie jetzt haben, ist, egal wie es dahin gekommen ist, nicht gut. Und wir müssen jetzt Wege daraus finden und suchen.

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank! – Die Begründung zum Besprechungsbedarf zu b erfolgt durch die AfD-Fraktion! – Herr Wiedenhaupt, bitte schön!

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Danke, Herr Vorsitzender! – Ich glaube, jeder Berliner, der den ÖPNV benutzt, kann jeden Tag wieder feststellen, dass die BVG kaputt ist und das im wörtlichsten Sinne des Wortes, weil Dinge verschlissen sind, nicht funktionieren und von daher die Zusammenbrüche zusammenkommen, wie wir sie jetzt beispielsweise bei den U-Bahn-Linien sehen. Und es ist eine Dysfunktionalität da, weil alle Versuche, die die BVG bisher vorgenommen hat, eben nicht funktionieren, sondern, es gibt so viele Stellschrauben, die alle fehllaufen, dass wir im Endeffekt als Berliner fast fassungslos jeden Tag vor unserer U-Bahn oder vor dem Bus stehen und uns wundern, warum es nicht funktioniert, und mit Verlaub, Herr Falk, wir haben diesen Besprechungspunkt „visionsfrei“ genannt, das zurückführend auf eines ihrer ersten Pressestatements: Unter Ihrer Führerschaft wird es in den nächsten drei Jahren keinen Ausbau der BVG geben. – Das halten wir für visionsfrei, denn wir brauchen – und da bin ich beim Kollegen Kollatz –, den ÖPNV als Rückgrat der Mobilität und das bedeutet: Natürlich brauchen wir einen Ausbau. Und die Aufgabe kann nicht sein, ich sehe kaum Möglichkeiten auszubauen und deshalb mache ich jetzt erst mal nichts, sondern konsolidiere nur. Vielmehr erwarten wir von der BVG, dass die Vision klar und konkret nach vorne getrieben

wird, wie wir ÖPNV stärker in die Mobilität dieser Stadt einbinden können. Und unsere letzte Frage in dem Besprechungspunkt, warum der Senat nicht handelt, richtet sich natürlich an die Verkehrssenatorin, die aus unserer Sicht relativ regungslos diesen dysfunktionalen Zuständen in den letzten Monaten zugeschaut hat, anstatt einzugreifen und mitzuhelfen, das positiv zu verändern. Und deshalb freuen wir uns natürlich auf Ihre Ausführungen, Herr Falk, wie auf die Ausführungen der Verkehrssenatorin, wie wir die Zustände in Berlin verbessern können.

Vorsitzender Lars Bocian: Die Begründung des Besprechungsbedarfs zu c, der Anträge zu d und e sowie der Besprechungsbedarf zur Vorlage zu f erfolgt durch die Fraktion Die Linke. – Herr Ronneburg, bitte schön!

Kristian Ronneburg (LINKE): Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Auch wir begrüßen sehr herzlich Herrn Falk hier in unserer Runde, der ja das erste Mal jetzt wieder im Ausschuss im Abgeordnetenhaus ist. Also, insofern kann ich Sie nur seitens meiner Fraktion an dieser Stelle noch einmal zu dieser tollen Aufgabe beglückwünschen, die Sie haben, und natürlich werden wir als Fraktion Sie weiterhin dabei begleiten – kritisch, konstruktiv, wie Sie das sicherlich von uns auch aus der Vergangenheit kennen.

Nun haben wir ernste Dinge heute zu besprechen. Denn dieser Besprechungspunkt ist ja nicht ohne Grund durch verschiedene Fraktionen, auch meiner Fraktion, angemeldet worden. Wir hatten seinerzeit auch den Besprechungspunkt zur Krise der Berliner U-Bahn eingereicht. Wir haben allerdings hier natürlich eher eine, sage ich mal, systematische Herausforderung im gesamten BVG-Netz, die es zu bewältigen gilt und für die wir Lösungen brauchen. Lassen Sie mich insofern den Begründungszusammenhang hier noch einmal herstellen, dass wir ja vor ungefähr einem Jahr hier zusammensaßen, es ist jetzt nicht ganz ein Jahr her, mit Senatorin Schreiner, und hier auch entsprechend Probleme gewälzt haben, die seinerzeit vor allem im Busbereich eklatant geworden sind. Seinerzeit gab es ja dann entsprechend die Folgerungen, dass die Leistungen noch mal so weit reduziert werden müssen, im Nahverkehrsbereich um bis zu 6 Prozent, sodass wir damals hier auch schon sehr ernst und sachlich mit Frau Zeller und Herrn Dr. Erfurt zusammensaßen und uns darüber unterhalten haben, welche Maßnahmen BVG und Senat denn gemeinsam treffen werden.

Unser Ziel ist heute, das noch mal nachzuhalten, und ich darf insofern ausführen: Senatorin Schreiner hatte seinerzeit gesagt, dass das Ziel ist, 2024 einen vernünftigen Zustand und eine Stabilisierung zu erreichen, und dass möglichst alle vertraglichen Verpflichtungen wieder erfüllt werden sollen. Nachweislich sind wir noch nicht an diesem Punkt. Und wir möchten die Fragen stellen: Warum sind wir noch nicht an diesem Punkt? Welche Maßnahmen müssen veranlasst werden, um das eben zu erreichen? Und da sind wir eben genau bei der Frage der Zielsetzungen und der Maßnahmenpakete, die wir hier verabreden und die umgesetzt werden. Denn Herr Falk hat das bereits presseöffentlich geäußert, dass er davon ausgeht, dass wir quasi einen normalen Betrieb 2027 ungefähr erreichen können – das können Sie und werden Sie sicherlich nachher auch noch mal ausführen, darum würden wir Sie auch bitten – und wir einerseits jetzt vom Regierenden Bürgermeister in einer öffentlichen Veranstaltung gehört haben, er geht von 2025 aus, dass die Fahrpläne wieder dem normalen Rhythmus folgen werden. Also, was stimmt nun? Was ist Realität, und was ist Fiktion?

Lassen Sie mich das vielleicht insofern noch beenden: Sie haben gesagt, Herr Falk: Stabilität vor Wachstum. – Was bedeutet das am Ende des Tages, wenn das so stimmt, für die Ziele der

Regierung, für die Ziele der Koalition, den Takt der öffentlichen Verkehrsmittel bis 2026 weiter zu erhöhen? Denn das ist gewissermaßen ja Ihr Regierungsprogramm, das Sie haben. Und müssen Sie sich eingestehen, dass Sie dieses Regierungsprogramm möglicherweise etwas abändern müssen? Wenn ja, wie? – Und lassen Sie mich zuletzt noch sagen: Meine Fraktion hat heute zwei Anträge eingebracht, die hier mitverhandelt werden. Das sind zwei Anträge dazu, dass Busspuren vom Senat nicht abgeordnet werden sollen. Das sind die Anträge d und e. Hier geht es auch um den Bereich Köpenick. Das haben wir eingebracht als Fraktion. Und wir haben der Vollständigkeit halber auch die Erste Verordnung zur Änderung der BVG-Benutzungsgebührenordnung überweisen lassen. Ich denke, das gehört einfach der Vollständigkeit halber heute hier dazu. Ansonsten können wir das natürlich dann als Ausschuss zur Kenntnis nehmen und diese Drucksache auch für erledigt erklären. – Danke schön!

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank! – Dann hören wir jetzt die Stellungnahme des Senats. – Bitte schön, Frau Senatorin!

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Sehr geehrter Herr Falk! Schön, Sie heute hier zu sehen, trotz Ihres Urlaubs! Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit nehmen, hier heute im Ausschuss zu sein und uns die Fragen, die hier entstehen, tatsächlich zu beantworten! – Ich möchte vorweg sagen: Ich stehe im regen Austausch mit Herrn Falk, nahezu im täglichen Austausch zur Situation der BVG, insofern kann man mir, auch wenn ich nicht laut in der Öffentlichkeit rumpoltere, dass ich das so tue, sicherlich nicht vorwerfen, dass ich regungslos daneben sitze. Ich habe zudem letzte Woche mit Stadler und der BVG, Stadler ist der Lieferant für die U-Bahn-Fahrzeuge, einen Termin gehabt, in dem wir die Themen auch angesprochen haben. Und Stadler hat gesagt, dass es sich nicht um ein strukturelles Problem bei ihnen handelt, sondern dass es ein Iterationsprozess ist, und dieser Iterationsprozess führt dazu, dass die Software optimiert wird. Ende November soll es ein Softwarerelease geben, und danach können auch Aussagen dazu getroffen werden, wie die Lieferpläne für die ersten 110 Fahrzeuge aussehen werden. Das ist der erste Punkt.

Der zweite Punkt ist, dass wir innerhalb der Gewährträgerversammlung, wir als Eigentümer, also in der Eigentümerstellung gegenüber dem Unternehmen BVG, die BVG in der vorletzten Woche gebeten hatten, an der Gewährträgerversammlung teilzunehmen, um dann auch gemeinsam über die Probleme, die es derzeit gibt, zu sprechen und natürlich auch darüber zu sprechen, wie der Weg daraus gelingen kann.

Als weiteren Punkt möchte ich noch sagen, dass ich glaube, dass es immer falsch verstanden wird. Natürlich werden wir Ausbau im ÖPNV vornehmen. Es geht hier um den Begriff Aufwuchs. Der Aufwuchs, der im Verkehrsvertrag hinterlegt ist, wird aus diversen Gründen – – Und da gibt es diverse Ressourcengründe, die dazu führen, dass der Aufwuchs, so wie er bis 2035 im Verkehrsvertrag hinterlegt wird, nicht stattfinden wird und nicht stattfinden kann. Wir werden diesem Thema dann in der Revision des Verkehrsvertrages entsprechend Rechnung tragen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Wir danken dem Senat! – Herr Falk, bitte schön, jetzt sind Sie dran! Sie haben das Wort.

Henrik Falk (BVG): Vielen Dank! – Ich habe eine Präsentation dabei, die schon die Reizworte mit enthält. Insofern ist das gut. Lassen Sie mich zwei, drei Dinge voranstellen: Vielen Dank, dass Sie mich in dem Ausschuss hier auch willkommen heißen! Ich bin ja seit Januar wieder zurück – nach knapp neun Jahren Pause –, und alles, was ich jetzt sage und Ihnen darlege, lege ich Ihnen dar als jemand, der nicht nach Berlin gekommen ist, weil er ambitionslos ist oder weil er nur konsolidieren will oder Themen wie die Mobilitätswende aus den Augen verlieren möchte, sondern weil mein Job – ich glaube, das können Sie nicht anders sehen als ich, weil wir alle eine gemeinsame Leidenschaft, nämlich die BVG und den Nahverkehr in Berlin, haben – der ist, und das habe ich jetzt ein knappes oder inzwischen ein bisschen mehr als ein Dreivierteljahr machen dürfen, auf Basis von Analysen, Zahlen, Daten, Fakten, wie man das managementmäßig tut, aber auch von weichen Dingen, die eine große Rolle spielen – – Ich nenne mal das Thema Unternehmenskultur. Ich präsentiere Ihnen einfach eine Analyse, über die wir diskutieren können, die Sie richtig finden können oder falsch finden, aber ich gebe Ihnen meine Analyse. Das ist, glaube ich, das Anrecht, das Sie hier haben. Ich werde Ihnen, soweit ich kann, auch Dinge beantworten, die ich heute schon beantworten kann. Aber da sind auch ein paar Unbekannte dabei, weil ich glaube, das ist ja die Wahrneh-

mung, die Sie hier in den letzten Jahren – – muss man ja haben. Und da will ich als Erstes raus. Ich habe keine Lust, weiter Eventmanagement zu betreiben. Ich will vor die Welle kommen. Und ich will, wenn ich Dinge zusage, auch dafür geradestehen können, dass sie passieren. Das ist ein reines Managementthema, und das vielleicht vorab. Und dann gehe ich mal los.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Also, ich habe mir mal angesehen und das noch mal nehmend, und zwar nicht, um Dinge zu relativieren, sondern alles, was ich Ihnen jetzt sage, ist eine Grundlage für die Diskussion und auch für die Analyse. Also, was ist hier in Berlin in den letzten zehn Jahren vollzogen worden? – Sie sehen hier sowohl in der U-Bahn, in der Straßenbahn als auch im Bus die Prozentzahlen, es sind Steigerungen des Angebotes vollzogen worden. Das ist keine Selbstverständlichkeit, weil schon, als ich weggegangen bin, das Angebot in der Angebotsmenge nicht schlecht war, und gleichzeitig ist, glaube ich, der Punkt, deswegen bin ich gar nicht so sehr auf einer reinen Diskussion von Quantität und der Frage: Wie kann ich jetzt die nächsten Prozentsteigerungen vollziehen? – Und auch das gleich gesagt: Ich bin der Erste, der wieder bei Ihnen sitzt und sagt, wir sind jetzt so stabil, wir können wachsen, und wir wollen wachsen. Das Entscheidende ist, wie bekomme ich eigentlich die Qualität in das Angebot, was unsere Fahrgäste – – Und auch mir geht es nicht anders als Ihnen, ich nutze das System auch tagtäglich. Wir können uns, glaube ich, über ganz viele Dinge unterhalten, wo ich die Fahrgastbrille aufsetze, wo man sagen muss: Wir sind Stand heute, und das ist jetzt nichts, was seit zwei Wochen bekannt ist, sondern wir sind im Gesamtsystem BVG nicht stabil. Wir müssen stabil werden, weil Stabilität, und das ist eine Kernbotschaft von mir, weil die Frage in der Anmoderation ja auch schon kam, ja denklogisch die Grundlage ist, um überhaupt weiter wachsen zu können. Das heißt, alles andere ist reines Wunschdenken. Das heißt, wenn ich in der Basis nicht stabil bin – – Insofern war das sehr spannend für mich, also auch die Diskussion, die Sie hier vorher über die Frage hatten: Wie kommen wir eigentlich beim Thema Bauen, Wohnen – – Wie sind die Strukturen in den Bezirken, im Land selber? Das ist ja etwas, was ich eins zu eins auf die BVG übersetzen kann.

Und es ist total klar für mich, wenn ich den Zeithorizont bis 2035 aufmache, so lange läuft der Verkehrsvertrag, dass wir hier so schnell wie möglich wieder wachsen müssen und wachsen wollen, und zwar sowohl im Ist-Angebot als auch, es ist gerade erwähnt worden, es geht ja auch bei konkreten Neubaustrecken darum, es zu tun, es wird nur nicht funktionieren, wenn wir in der Basis nicht stabil werden. Und das ist eine ganz zentrale Erkenntnis, die ich Ihnen mitteilen möchte, die ich Ihnen mitgebe, denn ohne Stabilität in der Basis kann ich von allem träumen, ich werde es aber nicht hinbekommen. Und dementsprechend tue ich mich zwar ein bisschen schwer, weil ich auch lieber sofort gewachsen wäre und über ganz tolle Zahlen reden will, es ist aber schlichtweg aus der Ist-Analyse, und Sie sind die letzten Jahre viel dichter dran als ich, überhaupt gar keine Rocket-Science, auf diese Erkenntnis zu kommen. Es muss nur federführend von mir als Vorstandsvorsitzendem der BVG ausgesprochen werden. Das heißt, ich werde hier nicht so tun, als ob wir stabil sind und das alles einfach so weitergehen kann, sondern wir müssen die Stabilität erreichen. Wir müssen darüber reden, wie wir das hinbekommen. Aber ohne Stabilität wird es kein Wachstum geben. Und wenn die Stabilität da ist, kann es ganz schnell Wachstum geben, und natürlich muss es Wachstum geben. Deswegen ist, wenn ich die Zeitkette bis 2035 nehme, für mich Wachstum unterstellt. Die Frage ist, ab wann wir seriös davon ausgehen können, und da gibt es ein paar Faktoren. Ich will auch,

und das ist ja was Positives, Ihnen zeigen, aktuell, und ich habe ein paar Dinge mitgebracht – wir können nachher, das sehen Sie in den Abozahlen et cetera – –

Das Gute ist, dass wir am Fahrgastmarkt selber, trotz der nicht guten Qualität, die wir gerade draußen haben, auch da tue ich mich überhaupt nicht schwer, schlichtweg feststellen müssen, sehr spannend auf dem Chart hier, wenn Sie das sehen, sind das die erste Säule und die letzte Säule, da sind nämlich Januar bis August 2023 und Januar bis August 2024 verglichen, ansonsten finden Sie eine Ist-Zahl für 2023 und eine Planzahl für 2024. Also wir sehen, dass wir bis August, Stand heute, mehr Fahrgäste befördern im Ist-System als 2023. Das ist erst mal was Gutes, das ist was Gutes für uns alle. Und das sage ich nicht, um die Situation zu relativieren, sondern einfach nur, um die Herausforderung auch zu zeigen, dass es so ist, dass wir in dieses Bestandssystem – und darauf kann Berlin ja nach wie vor stolz sein, ich kann das immer nur mit Hamburg vergleichen, dagegen ist Hamburg ein Mickymaus-System –, also die U-Bahn-Linien, die Straßenbahnlinien und die Buslinien, die wir haben, eine Stabilität reinbekommen müssen, dass wir nicht nur noch mehr Fahrgäste hier bekommen, sondern dass sich das letzten Endes, was Sie eingangs geschildert haben, in der täglichen Wahrnehmung deutlich verbessert, denn das gehört auch dazu. Deswegen bin ich auch einen Schritt weit weg davon, Ihnen sofort etwas über Wachstum zu erzählen, weil natürlich das Kümmern um das Ist-System, was das Thema Instandhaltung angeht, was das Thema Sauberkeit angeht, was das Thema Pünktlichkeit angeht, was das Thema Fahrgastinformation angeht, das sind alles Basisthemen, die nichts mit großen Wachstumsthemen zu tun haben, die aber vor allem damit zu tun haben, in dem nicht ganz kleinen Ist-System eine qualitative Verbesserung vorzunehmen, die dann auch eine Stabilität darstellen können, dass wir weiter wachsen können, und da sind wir in vielen Bereichen momentan nicht gut.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Nächstes Chart: Jetzt komme ich konkret zur U-Bahn. Was Sie hier sehen, ist die Zuverlässigkeit, und Sie sehen hier, deswegen habe ich Ihnen das mitgebracht, das ist ein Eins-zu-eins-Chart, ich habe jetzt hier keine neuen Charts für Sie entworfen, weil es ja um den Ist-Blick geht. Wir haben hier mal die letzten zwölf Monate genommen, und ehrlicherweise ist es so, also im U-Bahn-System, alles unter 98 ist nicht gut. Sie werden nie 100 Prozent erreichen und liegen dann im klassischen U-Bahn-System so um die 99 Prozent. Und man hat immer Herausforderungen. Aber das heißt – was ich Ihnen zeigen will ist, und das ist ja hier auch angekommen: Wir haben in der U-Bahn strukturell, jetzt nicht erst seit ein paar Wochen, ein Thema, was sich auch in der Zuverlässigkeit zeigt, und Sie sehen hier die Kurve. Und wenn man der Kurve überhaupt irgendetwas Positives abgewinnen möchte, dann ist das der Strich, der am Ende nach oben geht, der zeigt, dass wir uns momentan mühevoll in eine positive Richtung bewegen. Sind wir über den Berg? – Nein, sind wir nicht! Dazu komme ich gleich noch im Detail. Aber entscheidend ist, hier strukturell – vor allen Dingen auf der Fahrzeug- und auf der personellen Seite, und die Infrastruktur spielt eine Rolle, und zwar im Ist-System, ich rede hier von den Bestandslinien – so voranzukommen, dass wir stabil auf Werten oberhalb der 98 Prozent liegen. Das muss das Ziel sein, das so schnell wie möglich hinzubekommen. Aber alles, was ich Ihnen sage – – Und noch mal, ich würde Ihnen gern andere Dinge sagen, ich bin leider auch kein Zauberer, da überrasche ich Sie jetzt wahrscheinlich total, und gleichzeitig ist es so, ich will eine realistische Schiene gehen, wenn es schneller geht, umso besser. Aber wir reden hier teilweise über Dinge, die nicht kurz mit einem Fingerschnipsen zu beseitigen sind und die nicht kurz mit einer Maßnahme zu beseitigen sind, sondern wo es

mehrerer Themen, wo es eines konsequenten Vorgehens, vor allen Dingen im Unternehmen bedarf, um hier Schritt für Schritt voranzukommen. Also das zeigt hier eben die Ist-Situation.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Zwei Themen spielen eine wesentliche Rolle, das ist angesprochen worden. Sie sehen hier auch mal ein Eins-zu-eins-Chart – die Verfügbarkeit der Fahrzeuge. Und Sie sehen hier, das ist wahrscheinlich ein bisschen Augenfutter, aber noch mal, ich habe hier die Eins-zu-eins-Charts genommen, die gelbe Linie ist der Fahrplanbedarf, und die gestrichelte Linie sind die Fahrzeuge, die wir einsetzen können. Jetzt muss man auch wissen, dass wir von einer Fahrzeugflotte reden, die ein Durchschnittsalter von 30 Jahren plus hat. Das heißt, wir haben hier teilweise Fahrzeuge im Einsatz, das kennen Sie alle, die 60 Jahre auf dem Buckel haben, die eine hohe Anfälligkeit haben.

Und jetzt noch mal, da bin ich ja lebender Zeuge, ich fange mal mit dem Positiven an: Das Positive ist ja, dass hier vor zehn Jahren – und da waren ja alle beteiligt, und seitdem ist es auch durchgehalten worden, und das ist ja was Gutes für Berlin, denn das hat nicht jede Stadt, da kann ich Ihnen auch ein paar Geschichten aus anderen Städten erzählen – erkannt wurde, wir haben dieses Thema, wir müssen die Flotte verjüngen, und wir gehen mit einem Paket in der Größenordnung, wie es die BVG noch nie gestemmt hat, 3 Milliarden, was die U-Bahn-Fahrzeuge angeht, eine halbe Milliarde, was die Straßenbahnfahrzeuge angeht, in eine Ausschreibung, um hier auch über die Parteigrenzen hinweg – – Denn seitdem hat es verschiedenste Wechsel gegeben, alle stehen dazu und auch nach vorne. Also ich führe so viele Gespräche in den letzten Wochen, unter anderem auch mit der Finanzverwaltung, mit dem Finanzsenator, also keiner rührt hier dran. Für alle ist total sakrosankt und wichtig, dieses Thema jetzt hinzubekommen und durchzuziehen.

Das, nämlich die Fahrzeuge, zeige ich Ihnen gleich noch mal, werden wir, und das ist meine offene und ehrliche Antwort, erst sauber gemanagt bekommen, wenn wir einen Großteil der Fahrzeuge da haben, denn dann kann ich einen Großteil der Fahrzeuge, die jetzt diese Altersgrenzen erreicht haben, ausflotten. Das wird über 2025 und 2026 erfolgen, und das heißt nicht, dass wir nicht vorher auch stabiler werden können. Man muss sich nur dessen bewusst sein, und das ist eine Ist-Situation, mit der Berlin die letzten Jahre lebt, dass die Flotte einfach anfällig ist. Und heute kann ich hier rausgehen, und morgen passieren irgendwelche Dinge, die wieder zu einem Zuverlässigkeitseinbruch führen, der einfach nicht gut ist. Und dann kann ich Ihnen wieder groß erklären, dass es an den Fahrzeugen liegt, und unsere Werkstätten tun wirklich alles, und die sind viel besser aufgestellt als vor zehn Jahren. Aber letzten Endes managen Sie eine Flotte, die ihre Altersgrenze erreicht hat. Und dessen muss man sich nur bewusst sein. Deswegen ist so ein hoher Druck da, diese Fahrzeuge geliefert zu bekommen.

Die Senatorin hat es gerade gesagt. Ich gehe davon aus, weil die Frage wird kommen, dass wir Ende November in der Lage sein werden, verbindliche Lieferpläne zu benennen, und wir gehen davon aus, das ist ja auch schon kommuniziert, dass wir das erste Fahrzeug nach der Sommerpause nächsten Jahres im Fahrgastbetrieb haben. Die spannende Frage dahinter aber, das will ich noch mal sagen, ist ja nicht nur dieses erste Fahrzeug, sondern ist, wie wir die Prozesse zwischen Stadler und uns optimiert kriegen, dass wir danach so viel wie möglich Fahrzeuge so schnell wie möglich einflotten können. Und da spielen operative Themen eine Rolle, da spielen Werkstätten eine Rolle, da spielen Abnahmeverfahren eine Rolle. Da sind

alle gerade mit Hochdruck dran. Ich gehe davon aus, dass ich Ihnen Ende November etwas Genaues dazu sagen kann. Aber das ist die große Herausforderung, weil es natürlich dann darum geht, ab der zweiten Jahreshälfte 2025 so viele Fahrzeuge wie möglich in den Ist-Betrieb zu nehmen. Und die Fahrzeuge werden Spaß machen, das ist das Tragische daran. Aber momentan haben wir genau die Situation.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Hier sehen Sie noch mal die Größenordnung, die die Baureihen hier angehen. Ich habe es nur der Vollständigkeit halber noch mal aufgenommen, weil da auch immer Fragen sind. Letzten Endes ist, oben steht in 2025, das ist genau das, was ich Ihnen sagte: Wir gehen davon aus, nach der Sommerpause das erste Fahrzeug hier zu haben. Die spannende Frage ist: Wie schnell sind wir in der Lage, dann so viele Fahrzeuge wie möglich einzuflotten?

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Fahrpersonal: Also, in der U-Bahn haben wir die Situation, deswegen steht der überraschende Satz darüber, dass wir gar nicht so sehr das Thema haben, dass wir zu wenig Fahrpersonal haben, und das sage ich mit einem hohen Respekt vor meinen Kolleginnen und Kollegen, die versuchen, das jeden Tag zu stemmen, sondern was wir haben, ist: Wir haben sehr hohe Krankenstände, auch Stand heute noch. Und auch da gibt es viele Ursachen; viele Ursachen, und da sind wir nicht das einzige Unternehmen, dem das so geht. Mich interessieren, vielleicht auch noch mal von der Philosophie her, die Sachen, die ich beeinflussen kann, wo ich sehe, da muss ich als Unternehmen ran. Und Krankenstände sind immer auch ein Managementthema. Krankenstände sind immer ein Thema, wo eine Kultur – wo man reinschauen muss und wo man sagen muss, da läuft irgendwas nicht richtig. Und deswegen ist es so, dass ich auch offen und ehrlich sage, nach meiner Analyse, dass wir, und zwar nicht nur im U-Bahn-Bereich, auch kulturell Themen haben, die haben mit Kommunikation, die haben mit Wertschätzung, die haben mit vielen Dingen zu tun, wo sich Dinge über die letzten Jahre eingeschrieben haben, wo ich als Management sage: Da muss sich was ändern. Da wird sich was ändern. Wird das kurzfristig so gehen? Sie kennen das alle selber, Sie kommen selber wahrscheinlich aus Unternehmen, arbeiten irgendwo et cetera. Gerade diese Faktoren, über die redet man immer ungern, weil man immer nach KPIs und hoch und runter – Da ist erst mal wichtig, dass ich es in meinem Kopf erkannt habe, dass ich die Hebel in der Hand habe, um da reinzugehen, und das wird etwas sein, was einen gewissen Zeitpunkt in Anspruch nimmt, wo wir aber auch reinmüssen, denn ansonsten werden wir immer wieder über hohe Krankenstände reden.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Nichtsdestotrotz haben wir Themen, die mit den üblichen Dingen gerade zu tun haben. Das Positive, um das mal zu zeigen, ist auch hier, Sie sehen personalbedingte Ausfälle, Anteil an der Gesamtleistung. Es geht in die richtige Richtung. Sind wir da, wo wir enden wollen? – Auf keinen Fall. Aber auch das sind fundamentale Themen, wo man jetzt Vertrauen schaffen muss, und die nicht mit einem Fingerschnipsen hinzubekommen sind. Die Richtung ist aber die richtige.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

So, jetzt kommen zwei Charts, die will ich Ihnen gar nicht alle vorlesen, aber ich will dafür noch mal werben, um zu zeigen, die BVG hat in den letzten Jahren viel unternommen, um die Arbeitsbedingungen zu verbessern. Dafür gibt es Tarifverträge, dafür gibt es Manteltarifverträge, dafür gibt es Managementthemen. Heißt das, dass man damit durch ist? – Überhaupt nicht! Ich mache das jetzt seit 20 Jahren. Ich weiß gar nicht, wie viele Tarifverhandlungen ich inzwischen geführt habe. Nach der Tarifverhandlung ist vor der Tarifverhandlung, und das heißt ja: Es ist ein Dauerthema, an dem man dran sein muss. – Ich will hier nur zeigen, dass es mitnichten so ist, dass die BVG hier nicht unterwegs ist. Und ich will auch mal einen Punkt benennen. Also, ich arbeite hier in einem Unternehmen, das als erstes in der Branche dieses Jahr im Juli die 37½-Stunden-Woche eingeführt hat. Das kostet Geld, das ist mühevoll verhandelt worden. Hat das den Effekt, den man sich beidseitig tarifvertraglich dachte? – Nein, hat es nicht. Also, wenn Sie mit unseren Fahrerinnen und Fahrern reden, sagen die: Ja, merken wir irgendwie gar nicht, und ist eigentlich auch nicht die Maßnahme, die wir uns so erhofft hätten. – Und trotzdem wird über Arbeitszeitreduzierung ganz viel diskutiert. Ich bin ein großer Fan davon, sich die Dinge dann anzusehen und zu sagen, auch da bin ich mit Verdi und allen anderen Gewerkschaften im Gespräch und sage, lasst uns schauen, welche Dinge nach vorn wirklich – – Denn sie kosten immer Geld, sie kosten Personal und Geld, weil ich natürlich, das ist auch ja eine Wahrheit, für dieselbe Leistung, die ich nach vorne bringe, mehr Personal brauche. Das ist die Folge dieser Regelung. Das heißt, deswegen ist auch diese Stabilität und diese Herausforderung, die jetzt für uns besteht zu sagen, wir bringen dieselbe Leistung, brauchen dafür aber mehr Leute, ich komme gleich zum Recruiting, nicht etwas, wo wir uns jetzt zurücklehnen und sagen, super, die haben ja alles schon im Sack, sondern man muss sich darüber einfach bewusst sein.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Und hier auch noch mal die Manteltarifvertragsregelungen, die 2024 abgeschlossen worden sind, vor allen Dingen auch zentrales Thema immer Fahrpersonal. Also hier geht es um Wendezeiten, hier geht es um bezahlte Pausenanteile, hier geht es um Entgeltstufen, die eingeführt worden sind. Also eine große Kleinteiligkeit, die eine große Relevanz für die Kolleginnen und Kollegen hat, gerade was dann auch attraktive Zulagen et cetera ab 2025 im Wesentlichen angeht, alles vereinbart, Urlaubsgeld von 500 Euro. Das heißt, hier ist schon ganz viel passiert, wir sind hier aber nicht am Ende. Das Signal will ich nur geben. Ich will aber auch eine Lanze dafür brechen, und das ist ja zu einem Zeitpunkt, das jetzt nicht, da war ich schon da, aber viele Regelungen auch in den letzten Jahren – – Das heißt, es wäre falsch zu sagen: Die BVG kümmert sich um dieses Thema nicht. Sie zahlt viel Geld dafür, geht viel rein. Gleichzeitig ist es so: Es ist ein laufendes Thema, und wir müssen schauen, dass wir die richtigen Maßnahmen finden und die dann auch noch so kommunizieren, dass alle, über die wir hier reden, auch verstehen, was ihnen da eigentlich zugutekommt oder eben auch nicht.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

So, dann, es ist angesprochen worden, wir haben uns Gedanken gemacht und machen uns Gedanken, und das wird auch weitergehen, also, ein Angebot, was man in einer Größenordnung, das sind ja Zahlen, bringt, heißt ja nicht, dass es statisch ist, sondern wir werden auch in den nächsten ein, zwei Jahren uns natürlich in dem nicht ganz kleinen Ist-Angebot anschauen müssen: Welche Maßnahmen wollen wir eigentlich durchsetzen? Welche Maßnahmen wollen wir verändern? Welche Maßnahmen können zur Stabilität beitragen? Es wird jetzt im Dezem-

ber den nächsten Fahrplanwechsel geben. Auch da sind ein paar Dinge angedacht, die zur Stabilität – auch nach innen – beitragen werden. Das habe ich deswegen reingenommen, weil ich Ihnen einfach zeigen wollte, dass die bloße Leistungsmenge in Zahlen ja nicht heißt, dass darunter keine Bewegung in dem System ist, und das System ist so groß, und zwar nicht nur in der U-Bahn, sondern auch in der Straßenbahn und im Bus, dass man hier eine Menge tun kann.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Fahrgastinformation: Also ich wage mich mal voraus. Ich bin mir sicher, dass Sie mich in den nächsten – – Sie werden mich wahrscheinlich nicht erst in einem Jahr wieder einladen. Also ich werde hier eine ganz große Initiative für das Thema Fahrgastinformation starten, denn das ist teilweise nicht gut und nicht State of the Art, was wir da machen. Ich kann Ihnen jetzt einen Riesenstrauß an Komplexität geben, warum das so ist, welche Altsysteme dahinter sind et cetera, interessiert mich als Fahrgast nun überhaupt nicht. Ich will Ihnen ein kleines Pflänzlein benennen: Wir haben es ja immerhin geschafft, in der U-Bahn jetzt genau diese Ausfälle auch anzuzeigen durch Hands-on-Themen, die da angegangen und umgesetzt worden sind. Und letzten Endes aber dieser strukturelle Blick, sich jetzt anzusehen, und ich meine, Sie haben es eingangs benannt, die Fahrgastinformation, natürlich muss der Zug, muss der Bus, was auch immer, kommen. Das ist überhaupt keine Frage. Und er soll sauber sein, und er soll sicher sein. Aber gleichzeitig ist natürlich das Thema Fahrgastinformation nicht mehr das, was es irgendwie vor 10, 15 oder 20 Jahren war, sondern ich habe mit digitalen Möglichkeiten, mit einer Plattform dahinter, auch mit Informationsthemen muss ich ganz andere Möglichkeiten haben, und wir haben teilweise auch hier, was die Infrastruktur angeht, das ist die Herausforderung, es teilweise mit Systemen zu tun, die 10, 15, 20 Jahre alt sind, und wir haben es mit Systemen zu tun, und ich weiß, Sie werden mich da angucken und sagen: Ja, dafür bist Du da, musst Du lösen. – Ja, klar, ich will Ihnen nur das Thema benennen. Wir haben auch das Thema, dass wir natürlich gar keine Einheitlichkeit in vielen Bereichen haben. Sie machen teilweise bei der U-Bahn etwas anders als beim Bus und bei der S-Bahn wieder anders. Das heißt, auch hier der Berlin-Blick und zu sagen: Ich habe doch einen Fahrgast, der letzten Endes hier eine einheitliche Auskunft bekommen muss und auch eine Einheitlichkeit, indem Schritt für Schritt – – Das ist in allen Städten Thema, aber da muss man ran, und da muss schnell mehr passieren.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Jetzt kurz zum Bus: Hier ist es so, Sie haben es benannt, also man ist ja in der Leistung letztes Jahr – – Denn das ist für mich auch synonym noch mal, dass wir jetzt nicht nur über die U-Bahn reden, sondern darüber, was da letztes Jahr nach meiner Analyse passiert ist. Auch das muss man sagen, da saßen 2019 keine Leute zusammen, die den Verkehrsvertrag verhandelt haben, die nicht klug waren, sondern die sich Gedanken gemacht haben und eine große Ambition dahinter gelegt haben. Dann passieren aber unter laufendem Rad Dinge, wo man schauen muss: Was ist jetzt noch realistisch, ohne ambitionslos zu werden? Natürlich geht es um Ambitionen. Und was ist aber schlichtweg nicht zu erbringen, ob uns das gefällt oder nicht? Und das ist ja letztes Jahr beim Bus passiert, wo man gesagt hat: Die 100 Prozent, die man eigentlich aus dem Verkehrsvertrag hätte haben wollen, die ja schon eine ganze Weile schon um, ich meine, 3 oder 3½ Prozent verkürzt oder ohnehin sozusagen im anderen Fahrplan liefern, da hat man noch mal bis zu 6 Prozent in Summe von beiden rausgenommen, wo man gesagt hat:

Das ist was, was wir realistisch bringen können mit großer Ambition. Ich komme gleich zu den Einstellungszahlen, die dafür notwendig sind. Aber mehr geht einfach nicht, weil dann tun wir auch den Fahrgästen keinen Gefallen, weil wir die ganze Zeit im Fahrplan irgendwas erzählen, was nicht der Realität entspricht. Wozu hat das geführt?

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Das sehen Sie hier: Also es hat dazu geführt, und damit will ich nicht sagen, dass wir im Bus keine Herausforderungen haben und da alles schick ist, sondern das Entscheidende ist, es hat aber dazu geführt, dass wir im Bus eine deutliche Stabilisierung hinbekommen haben. Sie sehen es hier vor allem, wenn ich die personalbedingten Ausfälle nehme, auch Durchschnitt 2023 gematcht mit August 2024 deutlich runtergegangen, und wir natürlich die Personalmengen, die wir brauchen – – Und das werden gleich Zahlen sein, die muss man sich einmal auf der Zunge zergehen lassen, ob die überhaupt so realistisch rekrutierbar sind mit all den Herausforderungen, die wir haben, inklusive Subunternehmen, um dieses Angebot halbwegs stabil zu bringen. Heißt das, dass wir beim Bus keine Herausforderungen haben? – Heißt es überhaupt nicht. Aber ich will Ihnen dieses Beispiel zeigen, um zu zeigen, worum es geht, um Schritt für Schritt ein bisschen mehr Stabilität reinzubekommen.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Bei der Straßenbahn ein ähnliches Bild, aber hier, und das sehen wir ganz genauso, ist die große Frage die Recruiting-Frage. Also wir sehen, dass wir trotz aller Bemühungen dieses Jahr es schlichtweg nicht schaffen, deutlich im Netto zu wachsen. Das heißt, Sie sehen es hier, wir sind ungefähr auf demselben Niveau, und wir haben Zugänge ein kleines bisschen mehr – ein Prozent – als Abgänge. Wir kommen jetzt in die rentenstarken Jahrgänge, es ist total klar, dass wir an den Abgangszahlen arbeiten müssen, auch das hat was mit Unternehmenskultur und mit vielen Themen zu tun, es ist aber auch klar bei den Mengen, die wir einstellen, dass mehr Leute gehen als früher. Das ist eine reine Mathematikfrage. Das heißt, also auch hier ist die große Herausforderung, die Mengen überhaupt zu rekrutieren, die wir brauchen, um das Ist-System von der Personalseite überhaupt zu erhalten.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Die Antwort, was die Fahrzeuge angeht: Ein erstes Fahrzeug ist ja vorgestellt worden, der Urbanliner. Es wird dann auch die Frage kommen: Wann sehen wir den im Fahrgastbetrieb? – Ich gehe vom ersten Quartal 2025 aus. Auch hier ist es richtig und wichtig, ihn über die letzten Jahre hinbekommen zu haben und jetzt zur Reife zu bringen. Sollte er schneller da sein? – Ja, er sollte schneller da sein, aber wir schauen jetzt nach vorne. Das wird bei den Fahrzeugen eine gewisse Entlastung bringen. Die große Herausforderung aber unter anderem bei der Straßenbahn ist auch das Thema Infrastruktur. Das heißt: Gleise instand halten, das wird uns hier die nächsten 10, 15 Jahre verfolgen ohne Ende. Das ist in der U-Bahn dasselbe Thema. Deswegen bin ich auch ein großer Fan davon, kurz mal über Investitionen, das Erhalten von Investitionen zu reden und die großen Mengen dahinter. Wenn ich über unsere Infrastruktur nachdenke, ist mein größtes Thema das Instandhaltungsthema. Dafür die richtigen Leute zu finden, dafür die Ingenieurinnen und Ingenieure zu finden, denn alle haben Lust auf Neubau, aber wer hat schon Lust auf Instandhaltung? Da das richtige Gehaltsniveau zu finden, um da voranzukommen – – weil wir da im Ist gut sind, aber noch eine deutliche Schippe rauflegen

müssen, damit wir sozusagen nicht in Instandhaltungsrückstaus laufen, die uns dann an der Stelle wehtun. Das heißt, hier ist eine große Herausforderung.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Was heißt das? – Ich rede hier von nicht mehr und nicht weniger als von einem Paradigmenwechsel, der hier notwendig ist. Deswegen habe ich mal den Zeitraum 2025 bis 2027 genommen, denn das sind zwei Jahre oder drei – 25, 26, 27. Wenn ich hier Ende 2025 sitze und sage, alles super, dann ändere ich das Chart sofort. Das ist überhaupt nicht der Punkt, sondern ich will Ihnen damit einfach verdeutlichen, dass es hier der Situation nicht angemessen wäre, jetzt so zu tun, als ob es irgendwie nur ein kleines, kurzes, partielles Thema ist, und wir drehen an drei Schrauben und sind dann wieder stabil im Gesamtsystem, sondern aus der Geschichte der BVG der letzten fünf Jahre, man ist gewachsen ohne Ende, jetzt werde ich Sie umso mehr noch mal ernüchtern: Nach meiner Analyse ist es auch so, es stand genug Geld zur Verfügung. Es ist jetzt nicht so, dass irgendwo Riesengeldmangel war. Das heißt, man hat genügend Geld zur Verfügung gehabt und die BVG ist auch an allen Themen dran. Ich glaube, es gibt nicht ein Thema, das Sie heute nennen können, das irgendwie eine Relevanz für den ÖPNV hätte, wo die BVG nicht mindestens ein kleines Projekt hat.

Haben wir in der Vergangenheit und auch im Ist die Themen hinbekommen, die wirklich wichtig und entscheidend sind? – Teilweise ja, aber teilweise auch nicht! Ich kann Ihnen das gleich am Thema Elektromobilität zeigen. Das ist, wenn ich versuche, meine Denke rüberzubringen, die Analyse, zu sagen: Das gehört auch zur Stabilität, dass wir uns anschauen, welche Projekte ich jetzt wirklich in den nächsten drei Jahren fertigbekommen muss. Also U-Bahn, um mein Lieblingsbeispiel zu nennen, die neuen Züge, über die wir uns freuen werden, bedingen ein neues U-Bahn-Werkstattkonzept. Wir müssen eine komplett neue U-Bahn-Werkstatt bauen. Die muss Ende der Zwanzigerjahre fertig sein, weil dann die ganzen Fahrzeuge in die erste Hauptuntersuchung gehen werden. Wenn das nicht funktioniert und nicht zeitgerecht fertig ist, haben wir ein Problem. Das ist eine Riesenherausforderung, darauf das gesamte Management zu polen und zu sagen: Die Top-10-Sachen müssen fertigwerden. Und dafür lasse ich ein paar andere Sachen mal liegen, weil ich nicht alles gleichzeitig machen kann, denn das ist, glaube ich, ein bisschen das Thema. Das wird die Herausforderung, und auch das meine ich mit internen Strukturen, die verändert werden müssen, um die Sachen hinzubekommen, die wirklich notwendig sind, und daran wollen Sie mich ja messen. Denn Ihnen hilft nicht, wenn ich Ihnen sage: Wir haben das eine große Projekt nicht geschafft, dafür aber zehn kleine. – Das ist nicht das entscheidende Thema.

Was heißt das, was den Betrieb angeht? Also, ich habe es hier für die drei Jahre: Wir werden jetzt schlichtweg, davon gehe ich aus, die Leistung, die wir 2024 erbringen wollen, auch 2025, 2026, 2027 als das Maß der Dinge nehmen. Und hierfür brauchen wir eine Finanzierung, hierfür brauchen wir die Fahrzeuge, hierfür brauchen wir die Infrastruktur, und hierfür brauchen wir das Personal. Und noch mal, deswegen, für alle, die mich dann zitieren oder darüber diskutieren, wenn ich hier Ende 2025 sitze und sage, super, wir sind so weit, wir können gern hochgehen, bin ich sofort dabei. Aber Stand heute ist das, was ich Ihnen hier zeige, keine leichte Herausforderung oder keine leichte Aufgabe.

Ich mache einen kurzen Schlenker oder gehe noch einen Schritt weiter, dann gehe ich dahin zurück. Ich bringe mich jetzt selber durcheinander, und zwar nicht, weil es einfach thematisch besser passt.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Warum ist das Recruiting, das Hauptthema, keine leichte Aufgabe? – Also, die BVG ist seit 2019 bis Stand 31. Juli 2024 um 11 Prozent netto über alle Bereiche gewachsen. Wir reden jetzt also wirklich von einem Netto-Personalaufbau. Sie sehen es hier, ich habe das auch deswegen nochmal auseinandergenommen: Wir haben also Fahrpersonal, Technik und Werkstätten und die Infrastruktur, das ist BI intern, und der Rest ist Sonstiges. Trotz alledem habe ich die Themen, über die ich gerade mit Ihnen rede. Das heißt, es ist jetzt nicht richtig, einfach nur zu denken: Wir müssen jetzt einfach nur noch ein bisschen mehr Personal da reinkippen, und dann wird das irgendwie gehen, sondern es hat was mit Strukturen zu tun, und es hat was damit zu tun – und jetzt kommt das entscheidende Thema, das sehen Sie da oben in der Ecke grün –: Also, wir haben allein dieses Jahr schon 1 250 Einstellungen Mitte des Jahres. Das heißt, wir gehen davon aus, wir werden dieses Jahr mehr einstellen als letztes Jahr. Letztes Jahr, 2023, hat die BVG 30 000 Bewerbungen gehabt, ich bin nach wie vor der festen Überzeugung, dass es kein Unternehmen in Berlin gibt, wo es mehr Bewerbungen gibt als bei der BVG, und wir haben 2 400 Leute eingestellt, davon knapp 1 700, wenn ich es richtig im Hinterkopf habe, im Prinzip Neueinstellungen, und der Rest war Ersatz. Das heißt, es ist im Ist

auch nicht so, dass die BVG keine Attraktivität am Arbeitsmarkt hat oder dass Leute nicht zu uns kommen wollen – jetzt muss man genau hinschauen, wo. Wofür ich Sie sensibilisieren will, ist, und da nehme ich jetzt den Fahrerbereich: Es hat aber auch eine Endlichkeit. Das heißt, am Markt jetzt weiter davon zu träumen, dass man sagt, super, wir finden jetzt noch mal on top 500 Fahrerinnen und Fahrer, einfach so, das wird nicht funktionieren. Und Sie können sich vorstellen, wenn wir das Ist-Personal, also diese 13 701, die da stehen – – Allein, um die Zahl mittelfristplanungs­mäßig zu halten, müssen wir pro Jahr, je nachdem, wie die Fluktuation ist, mindestens 1 100 Leute einstellen. Also um das Ist-Niveau zu halten, muss ich mindestens 1 100 Leute einstellen.

Auch da ist es so, kleine Neben­anek­dote, habe ich mit der Handelskammer neulich gehabt, weil ich gesagt habe: Mensch, ich sage immer, dass das ein mittelständisches Unternehmen ist, was wir da jedes Jahr rekrutieren und einstellen. – Und Sie können sich vorstellen, was das für eine kulturelle Herausforderung ist. – Kann ich das überhaupt so sagen? – Da lacht mich der Kollege an, ich sage jetzt nicht, wer es war, und weil ich mir nicht sicher war, ob das jetzt Mittelstand ist, und er sagt: Na ja, du musst wissen, dass es den Berliner Mittelstands­begriff gibt, und der fängt bei Unternehmen mit 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an. – Das sage ich gar nicht süffisant, sondern will noch mal die Dimension hier schildern, über die wir reden. Deswegen ist es bei der Größenordnung, über die wir hier reden, alles andere als ambi­tionslos, das Ist-Niveau stabilisieren zu wollen. Dahin will ich. Und wenn wir dort stabil sind, auch was das Recruiting angeht und was die Größenordnung angeht, und wir sehen, dass da Potenzial am Markt ist, um wieder in Größenordnungen Leute zu rekrutieren – – Und noch mal den Satz: Jede Verbesserung der Arbeitsbedingungen, zu der ich stehe, die ich richtig finde, die ich gut finde, bedeutet aber, dass ich für dieselbe Leistung mehr Leute brauche im Fahrerbereich, denn Veränderung von Wendezeiten, all diese Themen, die zur Entlastung führen, führen natürlich dazu, dass wir für dieselbe Leistung mehr Leute brauchen. Das heißt, im Fahrerbereich werden wir hier auch weiter wachsen müssen. Aber nur, um Ihnen die Zahlen zu geben!

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Jetzt springe ich zu einem Thema zurück, weil es mir am Herzen liegt und weil es auch zur Stabilität gehört. Unser System muss sauberer werden. Das sage ich nicht aus plakativen Gründen, sondern ich fahre hier auch jeden Tag, und wir können über Angebotsauswertungen reden, wie wir wollen, wenn wir da nicht eine Schippe drauflegen, kenne ich viele, die sagen: Ich finde das nicht so prickelnd jeden Tag. – Kann das die BVG alleine schaffen? – Nein, kann sie nicht. Aber sie kann eine Plattform bieten. Deswegen ist uns, um Ihnen auch zu zeigen, was wir unternehmen, dieses Thema auf der U 8 so wichtig, weil es ja nur dazu diente, um mal Dinge anders zu denken, mal Dinge anders zu machen, und dann auch gemeinsam zu schauen, wie wir bei dem Thema, was das Thema Sauberkeit und Sicherheit angeht, einen deutlichen Schritt vorankommen. Denn wenn wir in Kundenbefragungen schauen et cetera, muss man sagen, das ist jetzt auch nichts Neues, aber ist das Thema Sauberkeit und Sicherheit eines der Topthemen. Da redet jetzt gerade keiner darüber zu sagen: Wir brauchen noch die nächste Neubaustrecke et cetera, sondern da geht es eher darum zu sagen, kümmert euch mal ums Ist-System, und auch dies, das will ich Ihnen nur signalisieren, steht bei mir hoch im Fokus. Und da müssen wir vorankommen, und da muss was gehen.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Infrastruktur – letzter Punkt, dafür noch mal sensibilisiert. Es gibt immer diese wunderbaren Listen. Wir haben für 2024 so eine Zehnerliste gehabt, wo dann auch die Senatsverwaltung eine große Rolle spielt, um zu sagen: Lass uns doch mal schauen, dass wir nicht in dem großen Topf einfach alles verrühren, sondern schauen, welche Dinge wir dieses Jahr hinbekommen müssen. – Was gut ist, ist, dass wir von dieser Zehnerliste, die wir hatten, sieben schon hinbekommen haben. Ich habe Ihnen aber vorhin gesagt, und das ist das Entscheidende, und das spielt auch bei dem Thema Beschleunigung eine Rolle, und da ist für mich das entscheidende Thema: Ich habe hier im Land Berlin keinen kennengelernt – – Egal, ob ich bei uns im Haus unterwegs bin, ob ich bei der Senatorin im Haus unterwegs bin oder wo auch immer, alle wollen beschleunigen.

Die Frage ist: Wie kriegen wir das hin? Und die Frage ist: Warum hat es eigentlich in den letzten Jahren nicht geklappt? Ich habe gelernt, dass es hier eine Taskforce Beschleunigung gibt. Ich glaube, die hat, Sie haben es, glaube ich, neulich gesagt – – Wann ist die gegründet worden? – 2016, glaube ich, war das. So, das heißt, hier ist für mich ganz entscheidend, und da sehe ich Licht am Ende des Tunnels, hier geht es eher um die Frage: Wie kriegen wir Formate und eine Zusammenarbeit zwischen den Häusern hin, die eher lautet – – Und deswegen ist auch Ihr Beispiel mit dem Wohnungsbau so schön, also ich könnte auch Tausend Beispiele erzählen, da ist Mailverkehr ohne Ende. Und das ist ja das sozusagen, wo wir, was eine echte Kernaufgabe ist – – Hier brauche ich gerade nicht mehr Geld. Ich brauche Beschleunigung, hilft gesetzlich, aber hier geht es darum, Formate gemeinsam zu entwickeln, dass wir die Häuser miteinander so ins Arbeiten bekommen, von uns beiden angefangen, dass wir es ermöglichen, und nicht, dass wir uns gegenseitig erklären, wer was falsch gemacht hat und warum es nicht geht. Das mal nehmend, ist etwas, wo ich glaube, dass wir da eine deutliche Thematik hinbekommen, und auch bei der Beschleunigung ist es so, da müssen wir einfach 2025 besser werden. Darüber sind wir uns einig. Da müssen wir einfach gucken, und da müssen auch plakative Dinge her, weil dann über 10, 15 oder 20 Ampeln zu reden, hilft nur bedingt, sondern wir müssen uns, glaube ich, Strecken ansehen und sagen, wo kriegen wir wirklich eine Strecke beschleunigt, damit man da auch konkret was merkt und wo es dann auch messbar ist, und das hat aber auch mit Formaten und der Zusammenarbeit zu tun. Ich hoffe, das klingt nicht so esoterisch, und Sie können es nachvollziehen, aber das ist die Ursache – nichts anderes.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

E-Mobilität, kurz: Also, ich will es nicht alles vorlesen, aber ich habe Ihnen gesagt, dass das für mich auch ein Punkt ist, wo man sagen muss: Kriegen wir die richtigen Dinge zum richtigen Zeitpunkt hin? Stand heute: noch nicht wirklich. Also, es ist total gut – wir haben eine Flotte, die wächst, und wir wollen bis Ende 2027 500 E-Busse haben. Das Thema Busse ist zum Glück auch nicht mehr in dem Zustand, wo man sagen muss: Die Hersteller können liefern, wir schreiben aus, wir kriegen die.

Die Infrastruktur ist das Thema. Das absolut entscheidende Thema bei der E-Mobilität ist die Infrastruktur. Und wir sind im Jahr 2024 und Stand heute hat die BVG noch nicht einen neuen Betriebshof eröffnet. Das heißt, es ist total entscheidend, neue Betriebshöfe, die nach einer ganz anderen Arbeitsweise arbeiten, die ganz andere Managementsysteme dahinter haben – wir reden über Digitalisierung –, die ganz andere Einsatzpläne dahinter haben, haben wir Stand heute nicht, sondern wir haben bisher 50, 60, 70 Jahre alte Betriebshöfe umgebaut.

Deswegen ist der klare Fokus für die nächsten zwei, drei Jahre, die zwei neuen Betriebshöfe, die wir gerade angehen, und wo wir jetzt endlich so weit sind, dass wir auch loslegen können, auch zeitgerecht fertig zu kriegen. Das heißt, wir brauchen einen 2026 und einen 2027, und die hätten schon fertig sein sollen. Also, ich will den Punkt auch benennen, weil es natürlich immer schön ist, von Mehr und Größer zu träumen, wenn ich die Infrastruktur noch nicht habe. Wer ist dafür zuständig? – Wir sind dafür zuständig. Wir müssen es machen. Aber ich will Ihnen eine Analyse geben.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Kurzer Satz zum Thema Finanzen: Hier habe ich so schön reingeschrieben, der Verkehrsvertrag soll uns eine solide Finanzierung in den nächsten Jahren sichern. Ich habe die hohe Gewähr, dass er das auch macht. Auch da überrasche ich Sie jetzt, weil ich bei allen Diskussionen – – Und ich kann hier natürlich noch keine Zahlen zeigen, weil, Sie haben es vorhin gesagt, der Senat da selbst in Diskussionen ist. Wir haben selber eine Aufgabe als BVG, weil auch die Planungen, die letztes Jahr verabschiedet wurden, in eine Minusdimension gingen, wo wir selber kaufmännisch arbeiten müssen, und da geht auch was. Gleichzeitig ist es so, was mich positiv stimmt, ist, dass ich noch nirgendwo hier irgendjemanden getroffen habe, der ernsthaft genau das, was ich da hingeschrieben habe, infrage stellt. Und dementsprechend gehe ich davon aus, und die Zahlen, die ich kenne, und auch das, was ich aus dem Vertrag herauslesen kann, werden eine solide Grundlage sein. Denn auch das will ich lobend erwähnen, dass ich finde, dass Berlin da in den letzten Jahren wirklich viel gemacht hat und auch nach vorne macht, denn das ist nicht wenig Geld. Jetzt müssen wir es nur schaffen, aus dem Geld genau das zu machen, was Stabilität angeht, und dann ist eine Grundlage für Wachstum und alle anderen schönen Dinge da. Ich hätte mir viel vorstellen können, als ich herkam, aber dass ich Ihnen jetzt einen Vortrag über Stabilität halte, stand nicht auf meiner Agenda, ist aber notwendig, dringend notwendig, um all die Fancy-Sachen, die ich auch im Kopf habe, hinzubekommen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Falk, wir danken Ihnen! Ich danke Ihnen im Namen des ganzen Ausschusses für die umfangreichen Informationen, die Sie uns hier gegeben haben. Ich frage einfach: Könnten wir die Präsentation über das Ausschussbüro bekommen, damit ich die weiterverteilen kann? – Das wäre sehr nett.

Henrik Falk (BVG): Ja.

Vorsitzender Lars Bocian: Das ist, glaube ich, im Sinne von allen. Ich würde noch abfragen wollen: Wie sieht es denn mit einem Wortprotokoll aus? Das ist ja keine richtige Anhörung, aber ist es – – Ja, dann nehmen wir das so auf, mehrheitlich ist ein Wortprotokoll gewünscht.

Bevor wir jetzt in die Aussprache kommen, möchte die Senatorin kurz noch ein, zwei Worte sagen. – Bitte schön!

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU): Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank, Herr Falk! Auch wir beide haben uns darauf verständigt, dass Stabilität und Zuverlässigkeit derzeit vor alles andere gehen, denn nur da, wo wirklich Stabilität, und Sie haben es ausgeführt, vorhanden ist, da kann dann auch wieder Wachstum stattfinden, und das gilt nicht nur für die BVG, sondern das gilt grundsätzlich. Wir schaffen jetzt Ordnung in der BVG. Sie schaffen

Ordnung in der BVG. Wir schaffen in vielen anderen Bereichen hier im Land Berlin Ordnung. Insofern geht das miteinander einher und hat auch miteinander zu tun. Das ist jetzt unsere Aufgabe. Wir sind anders gestartet, beide sind wir anders gestartet, mit anderen Ambitionen. Jetzt geht es aber für beide darum, Stabilität und Ordnung zu schaffen, und das tun wir. Das ist der erste Punkt.

Der zweite Punkt ist der, den Sie auch angesprochen haben, und da stehe ich auch komplett dahinter: Es geht nicht darum, dass wir uns gegenseitig Probleme aufzeigen, sondern es geht darum, dass sich beide Häuser lösungsorientiert verhalten, und wir beide müssen als Köpfe dieser beiden Häuser da mit gutem Beispiel vorangehen, und das tun wir. So kenne ich uns, so kenne ich unsere Zusammenarbeit in den vielen vergangenen Jahren, egal ob aus Hamburg heraus oder als wir gemeinsam in der BVG für die BVG verantwortlich waren. Insofern bin ich da sehr zuversichtlich, dass uns das gelingen wird, dass wir zu dieser Stabilität, Zuverlässigkeit und Lösungsorientiertheit insgesamt kommen, und das, jedenfalls zur Lösungsorientiertheit, ganz schnell. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Vielen Dank, Frau Senatorin! – Die Redeliste ist schon gefüllt. Ich möchte ganz kurz einen Hinweis aussprechen: Ich erwarte ja viele spannende Fragen. Ich glaube, Sie alle würden gern Herrn Falk noch mal antworten hören. Deswegen würde ich alle bitten, sich wirklich kurz zu fassen mit den Fragen, Drei-Minuten-Regel, noch mal kurz die Erinnerung, ich lass die Uhr mitlaufen. Wir beginnen mit Frau Kapek. – Bitte schön!

Antje Kapek (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Das wird aber, glaube ich, bei der Fülle der Themen echt schwierig, sonst müssen wir gleich sagen, machen wir beim nächsten Mal die Fortsetzung dieser Sitzung, sonst weiß ich nicht, wie wir alle Themen besprechen sollen.

Aber ich beginne auch erst mal mit einem Dankeschön an Herrn Falk – und auch herzlichen Glückwunsch und willkommen! Ich hoffe, wir sehen Sie bald wieder, um dann den Fortschritt miteinander zu sehen, denn, damit will ich mal anfangen, wir leben in einer Stadt, in der 2,5 Millionen Menschen kein Auto besitzen, nicht Auto fahren können, wie auch immer, und die sind abhängig von einem stabilen und leistungsfähigen BVG-Netz. Deshalb, um es mal in den Worten des Regierenden Bürgermeisters zu sagen: Ein stabiles BVG-Netz ist das Rückgrat einer funktionierenden Stadt. – Und wenn wir das den Berlinerinnen und Berlinern ermöglichen wollen, dann muss in nächster Zeit einiges getan werden. Herr Wegner hat versprochen: Wir haben ab Februar 2025 Normalbetrieb. – Wenn ich Ihnen jetzt zugehört habe, dann ist dieses Versprechen hiermit schon gebrochen beziehungsweise nicht realistisch, und wir müssen feststellen, dass diese Prozesse doch alle viel langwieriger sind. Insofern überspringe ich jetzt meinen Punkt zu Frau Bonde, weil sie gerade rausgegangen ist, dennoch möchte ich sagen: Ich glaube, um Stabilität zurückzugewinnen, müssen wir als Erstes mal wieder zum ursprünglichen Fahrplan zurückkommen, denn es ist ja nicht so, dass wir tatsächlich nur eine Ausdünnung der Takte von 4 Minuten auf 4½ haben, sondern die Realität sieht ja eher so aus: Ich bekomme seit Wochen und Monaten von allen Menschen aus der Stadt solche Fotos zugeschickt, die eher bei 18 bis 22 oder auch 24 Minuten sind. Ich bin auf der U 1 Samstagnachmittag um 16 Uhr, Haltestelle Kudamm, also innerstädtischer geht es nicht, musste ich 20 Minuten auf die U-Bahn warten, und das ist dann auch nicht mehr die verwöhnte Berlinerin. Ich war vor ein paar Tagen in München, da habe ich zumindest einen 10-Minuten-Takt, und da, möchte ich sagen, ist München doch kein Maßstab für Berlin. Insofern,

glaube ich, fängt es damit an, dass wir uns ehrlich machen, das finde ich gut, dass wir das heute getan haben. Aber ich glaube, dass viel Frust auch dadurch entsteht, dass Menschen gar nicht wissen, womit sie rechnen müssen. Vor ein paar Tagen gab es über die App die Anzeige, die U 3 würde gar nicht fahren, dabei haben Menschen vom Bahnhof aus berichtet, dass sie sehr wohl fährt. Und ich glaube, das ist gut, wenn Sie hier auch noch mal die entsprechenden Softwareanpassungen vornehmen.

Was ich aber viel entscheidender finde, sind die beiden Themen: Fahrzeugbestand und Personal. Sie haben es richtig beschrieben, 2018 wurde die Taskforce Beschleunigung eingerichtet, und es gab schon 2016, 2017 eine knallharte Analyse, die gesagt hat: Wenn wir uns den Bestand angucken und schauen, was „ausgefлотet“ wird, wie ich heute gelernt habe, dann werden wir 1 500 neue U-Bahn-Wagen brauchen. – Bestellt sind, wenn wir es freundlich formulieren, 1 000, wahrscheinlich sind es eher weniger. Sie haben selber gesagt, wie lange es dauern wird, bis die kommen werden. Das heißt ja, wenn dann tatsächlich die alle bei Stadler jetzt in Auftrag gegebenen Wagen da sind, dann haben wir ja automatisch schon wieder den nächsten Bedarf, weil in der Zwischenzeit von diesem alten Bestand schon wieder eine ganze Reihe von Wagen kaputtgegangen ist oder aussortiert werden muss. Insofern muss heute und auch in den Haushaltsberatungen klar sein, dass wir zusätzliche Wagen bestellen müssen. An der Stelle, Frau Bonde, muss ich Sie vielleicht einmal darauf aufmerksam machen, was Ihr Job ist: Sie sind Verkehrssenatorin – –

Vorsitzender Lars Bocian: Sie müssen langsam zum Schluss kommen, bitte!

Antje Kapek (GRÜNE): Nein, das mache ich jetzt nicht. – Sie sind Verkehrssenatorin und als solche geben Sie der BVG den Auftrag. Die BVG ist nur der Auftragnehmer, und wenn es darum geht, hier ein stabiles Nahverkehrssystem am Laufen zu halten, dann erwarten die Berlinerinnen und Berliner auch von der zuständigen Senatorin, dass Sie ihnen erklären, wie das geht. Das heißt, es geht nicht darum rumzupoltern. Aber dass Sie gar nichts dazu sagen, das fällt schon auf. Und die Frage, die mir am häufigsten gestellt wird, ist die: Was macht eigentlich die vermeintliche Nahverkehrsexpertin Ute Bonde, um diese Krise in den Griff zu bekommen? Und da war Ihre Antwort, die Sie heute gebracht haben: Wir werden die Aufwüchse in der Revision des Verkehrsvertrages 2025 stoppen. Das heißt, das Signal ist nicht, wir werden mehr investieren, hier zusätzliche Wagen in Auftrag geben und dafür sorgen, dass in den Tarifverhandlungen das Personal so bezahlt wird, dass die BVG endlich konkurrenzfähig wird, sondern wir werden hier reduzieren. Und das ist das fatal falsche Signal, und ich glaube, so werden wir kein stabiles BVG-Netz hinbekommen. Und das wird vor allem auch nicht die Leistungsfähigkeit wieder zurückgewinnen, die Berlin gewohnt ist und die auch für Berlin angemessen ist.

So, ich kann jetzt stoppen, dann melde ich mich gleich wieder. Ich habe noch eine ganze Reihe von anderen Punkten, können wir gern so verfahren, aber dann mache ich hier erst mal einen Punkt.

Vorsitzender Lars Bocian: Danke, Frau Kollegin! – Wir waren jetzt bei fünf Minuten, vielleicht dehnen wir die auf alle Fraktionen dann auch aus. Wer als Nächstes? – Herr Schopf, bitte schön!

Tino Schopf (SPD): Ja, danke Herr Vorsitzender! – Ich erspare mir jetzt mal den Kommentar zu meiner Vorrednerin, und ich komme mal zu den wesentlichen Fragen mit Blick auf die Uhr. Erst einmal vielen Dank, Herr Falk! Ich habe gehört, Sie haben Urlaub. Dass Sie heute da sind, zeigt ja, wie ernst das Thema ist und dass auch Ihnen das Thema sehr ernst ist.

Ich hatte dazu im Vorfeld eine schriftliche Anfrage gestellt. Die Antworten sind sehr umfangreich. Darauf würde ich mich mal konzentrieren. Mich würde zum Beispiel interessieren, ich hatte die Frage gestellt, welche konkreten Schritte seitens der Landespolitik nötig sind, um die Unternehmen bei der Erfüllung der Bedarfe langfristig zu unterstützen. Da wurden einige Dinge aufgeführt. Mich würde interessieren, wie weit denn der Senat da ist. Da geht es zum einen um das Thema „Führerscheinerwerb erleichtern“, Senkung des Mindestalters für Busfahrerinnen und Busfahrer auf der EU-Ebene, da passiert ja was, da würde mich interessieren, wie da jetzt der aktuelle Sachstand ist – Anerkennung ausländischer Führerscheine, Berufskraftfahrende im Personenverkehr als Mangelberuf klassifizieren, Tarifentwicklungen besser im Verkehrsvertrag abbilden, Beschleunigung des Oberflächenverkehrs der BVG. Und das ist ja so ein Thema, wo ich sage: Das kann doch keine Raketenwissenschaft sein. Wir haben damals, 2016, Sie hatten es gesagt Herr Falk, 2016, 2017 die Taskforce Beschleunigung eingerichtet, und was ist denn in all den Jahren passiert? Also unter anderem auch in Verantwortung einer damals grüngeführten Senatsverkehrsverwaltung? Was hat man da eigentlich gemacht? Warum ist das immer und immer wieder Thema hier im Ausschuss? Warum kommen wir hier tatsächlich nicht voran? Also, was muss da konkret unternommen werden, damit wir hier mehr Busse und mehr Straßen schneller in den Verkehr kriegen.

Und natürlich auch das Thema, das hatten Sie auch hier in der Antwort auf die schriftliche Anfrage angegeben: schnellere und einheitliche Genehmigungsprozesse in den Bezirken. Wie steht es da? Also, inwieweit macht der Senat da Druck und sorgt unter anderem auch dafür, dass dann auch tatsächlich die Fahrerinnen und Fahrer entlastet werden. Sie sprachen ja, Herr Falk, das Thema Wendezeiten an. Wenn ich dann von Busfahrern höre, dass sie noch nicht einmal Zeit haben, in die Stulle reinzubeißen beziehungsweise einen Toilettengang zu machen, dann haben wir hier tatsächlich ein Problem.

Mich interessiert auch genauso der Sanierungsbedarf vom Berliner U-Bahn-Netz, das hatten Sie auch gesagt, der wird für alle bautechnischen und elektronischen Anlagen auf rund 3,5 Milliarden Euro geschätzt, und inwieweit, das interessiert mich, sind alle Bauvorhaben mit höchster Priorität, also Standsicherheit, auskömmlich finanziert? Ich bitte da mal um Ihre Einschätzung, ob für die kurz- bis mittelfristig geplanten baulichen Vorhaben BVG-seitig ausreichend Personal zum Beispiel für die Planungen und Ingenieursleistungen zur Verfügung steht. Sie hatten das kurz angeschnitten, aber sind darauf nicht weiter eingegangen.

Mich würde ebenso interessieren: Sie hatten in Ihrer Präsentation unter anderem aufgeführt, die Anzahl von Graffiti auf U-Bahn-Fahrzeugen ist signifikant gestiegen, Kosten 15,7 Millionen Euro, habe ich in der Präsentation gesehen. Da interessiert mich: Welche Gegenmaßnahmen ergreifen Sie dazu? Und damit würde ich es dann auch schon mal mit Blick auf die Uhr belassen.

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Abgeordneter Kraft, Sie haben das Wort, bitte schön!

Johannes Kraft (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Lieber Herr Falk, herzlichen Dank, dass Sie da sind, auch wenn Sie Urlaub haben! Das zeigt, wie ernst Sie diese Aufgabe nehmen und wie wichtig das Thema ist. Insofern freue ich mich sehr, habe mich auch sehr gefreut über die Präsentation und Ihre Vorstellung. Ich hatte, ehrlicherweise, bevor diese Ausschusssitzung, der Tagesordnungspunkt losging und aufgerufen wurde, sehr viele Fragen, die sich ja in den letzten Wochen und Monaten nahezu aufgedrängt haben. Ganz viele dieser Fragen haben Sie schon beantwortet, ohne dass ich sie gestellt habe. Insofern, ganz herzlichen Dank dafür! Herzlichen Dank auch für den wirklich realistischen und, wie ich finde, transparenten Einblick, den Sie uns gegeben haben! Ich glaube, das ist das, was die BVG braucht. Wir müssen uns nichts schönreden. Mein Eindruck ist, da wurde in der Vergangenheit das eine oder andere Mal versucht, sozusagen Dinge kurzfristig irgendwie zu überdecken. Das, ist mein Eindruck, passiert jetzt nicht mehr, und ich glaube, das ist genau der richtige Ansatz. Was Sie ja damit sozusagen in der Kernaussage verbinden, ist: Wir müssen jetzt auf Stabilität setzen, weil Stabilität die Voraussetzung dafür ist, dass wir einen Wachstumspfad beschreiten können. – Und die Aussage kann jetzt nur sein: Solange wir Stabilität nicht haben, müssen wir diesen Wachstumspfad verschieben. Ich glaube, das ist genau die richtige Antwort, und ich glaube, das ist auch das, was man den Berlinerinnen und Berlinern sagen muss, ganz offen und ganz transparent: Wir haben ein Problem. Wir arbeiten hart gemeinsam mit vielen Akteuren an dieser Lösung. Aber es gibt eine Perspektive, und diese Perspektive ist realistisch und die sieht so und so aus.

Wie gesagt, Sie haben viele Fragen schon beantwortet. Einen Teil hat auch der Kollege Schopf schon gestellt. Insofern kann ich es relativ zusammendampfen und kurz machen. Ich glaube, es war auf einer Folie, die Sie dann übersprungen haben, wenn es um Stabilität geht und im Zweifel dann um den Ausbau der Fahrgastkilometer, das Thema neue digitale Technologien und automatisierte Betriebsabläufe. Auch das ist ja einer der Punkte, auf die wir, glaube ich, große Hoffnungen setzen können, dass wir sowohl beim Personal als auch bei der Zuverlässigkeit einiges erwarten können. Und zum Thema Personalgewinnung haben Sie eine ganze Menge gesagt beziehungsweise zu den Erfolgen dessen, was Sie da zusammen mit der Personalvorständin gemacht haben. Vielleicht können Sie noch mal sagen, was so die Maßnahmen sind. Ich finde das, was ich so mitbekommen habe, das sollte man ruhig mal sagen, was Sie da tun und was Sie in der Vergangenheit getan haben, um da wirklich dieses viele Personal, das benötigt wird, einzustellen.

Ich hätte noch zu den Folien konkret ein paar, ich will nicht sagen Feinschmeckerfragen, aber Verständnisfragen: Sie haben auf einer der ersten Folien gezeigt, wie sich sozusagen die Fahrgastkilometer entwickelt haben, und Sie haben dann gesagt: Na ja, nun die gute Nachricht ist, die Fahrgastzahlen haben sich erhöht. – Das war dann die nächste Folie. Jetzt sind Fahrgastkilometer ja naturgemäß was anderes als die Fahrgastzahlen. Ich sag mal, wenn sich die Fahrgastkilometer stabil entwickeln oder leicht nach unten gehen, was ja passiert ist, also unterhalb sozusagen des Verkehrsvertrages, kann aus meiner Sicht die Anzahl der Fahrgäste das ja möglicherweise nicht ausgleichen. Also wenn eine U-Bahn nicht fährt und der Fahrgast dann statt einer U-Bahn-Fahrt einmal mit der Straßenbahn fährt und dann in den Bus umsteigt, dann habe ich zwei Fahrgäste, aber sozusagen die Fahrgastkilometer ja nicht erbracht. Also da vielleicht noch mal zur Einordnung, wie das miteinander zusammenhängt!

Dann haben Sie auf Folie 4, da ging es um die Zuverlässigkeit, gezeigt, wie sich das entwickelt hat. Was mir aufgefallen ist, nicht nur am rechten Rand gab es einen deutlichen Auf-

wuchs von, wenn ich das so richtig abschätzen konnte, um 5 Prozent, sondern im selben Zeitraum, also KW 40, KW 42, KW 43 im Jahr 2023 gab es genau denselben Effekt. Also, ist das ein saisonaler Effekt, der jedes Jahr zu beobachten ist, und wenn ja, was ist der Grund? Oder ist das einfach nur sozusagen Zufall, dass sich das da so entwickelt hat?

Letzte Frage: Als es um das Thema Recruiting ging und auch um die Frage des zur Verfügung stehenden Personals, da war für mich nicht so ganz klar: Ist das jetzt nur, also „nur“ in Anführungsstrichen, die Anstalt öffentlichen Rechts, die BVG, oder ist es auch die BT Berlin Transport, die in diesen Zahlen mit drin war? Das habe ich nicht gesehen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Als Nächste habe ich die Kollegin Hassepaß auf der Redeliste. – Bitte, Frau Hassepaß!

Oda Hassepaß (GRÜNE): Vielen Dank! – Ja, dann auch noch mal von mir, Herr Falk, ich freue mich sehr, dass Sie den Urlaub am liebsten mit uns verbringen. Ich habe ein paar kurze Fragen: Sie haben erzählt, oder Sie haben darauf hingewiesen: Stabilität vor Wachstum, und Sie hatten, glaube ich, auf einem Button „Qualität vor Quantität“. In manchen Fällen ist natürlich Qualität die Quantität, denn wenn der Bus nicht fährt, dann ist die Qualität auch nicht dort. Das wollte ich nur noch mal kurz fragen, aber das haben Sie ja wahrscheinlich damit nicht gemeint.

Meine Frage an Sie ist erst mal: Sie haben gesagt, das System muss stabil gehalten werden, und das Geld würde dazu ausreichen.

Wenn wir in der Vergangenheit sozusagen Mängel hatten, dass wir nicht genügend Wagen oder Personal hatten, wird das dann mit der Gleichhaltung des Geldes ohne Aufwuchs funktionieren, also Instandhaltung, Stabilität und Ordnung ohne mehr Geld? Sicherheit und Komfort, wie wir jetzt gerade in der U 8 gesehen haben, das wäre ja auf anderen Linien auch sehr zu begrüßen. Geht das auch ohne mehr Geld? Mehr Fahrgäste bei weniger Angebot, das bedeutet auch gleich weniger Komfort. Das kann man vielleicht bei weniger Geld kriegen, ist aber sicherlich nicht angenehm für die Fahrgäste. Sauberkeit und Sicherheit auch ohne mehr Geld? Sagen Sie gern noch mal was zu den finanziellen Rahmenbedingungen! Wir werden ja Ende November, wenn sozusagen der Schatz gelüftet wird, sicherlich alle mehr wissen. Aber das ist natürlich auch eine Frage: Stabil halten heißt ja auch, dass wir trotzdem mehr investieren müssen, um diese Stabilität zu gewährleisten.

Sie hatten uns von der Fahrzeugausflottung berichtet. Da wäre meine Frage noch mal: Gibt es denn Pläne, dass die alten Wagen länger fahren, und würde das sozusagen überhaupt gewährleistet sein, wenn man die Sicherheit der Fahrgäste im Blick hätte, oder ist das komplett ausgeschlossen? Dann ist mir eine Sache noch aufgefallen, Sie hatten eben gesagt: Wir müssen uns auf die Dinge, die wirklich wichtig und notwendig sind, konzentrieren, und Sie kriegen aber gleichzeitig mit, dass wir hier immer im Plenum solche Sachen diskutieren: Die BVG soll sich jetzt um die Güterstraßenbahn kümmern. Wir müssen uns über eine Magnetschwebbahn Gedanken machen. – Sind das wirklich die Dinge, die sozusagen jetzt auch noch on top kommen können, oder wäre das dann zu viel? – Dabei belasse ich es erst mal. Danke!

Vorsitzender Lars Bocian: Vielen Dank, Frau Kollegin! – Dann kommen wir gleich zu Herrn Wiedenhaupt. – Sie haben das Wort, bitte schön!

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Danke, Herr Vorsitzender! – Und auch zunächst herzlichen Dank an Sie, Herr Falk, für die ehrlichen Antworten, die Sie uns hier geliefert haben! Man muss ja auch in Ehrlichkeit sagen, dass Sie nicht dafür zuständig sind, dass in vergangenen Jahren durch die Grünenverkehrsministerinnen nicht die U-Bahnen beschafft worden sind, die wir hätten haben müssen, die Ihnen jetzt fehlen und Ihnen sozusagen zur Last gelegt werden. Und Sie können auch nichts für die Unseriosität des Senats, wenn ich in der Morgenpost vom 29. August lese, Frau Senatorin Bonde: Der erste Spatenstich Verlängerung U 8 in 2026. – Und vor drei Tagen hat die BVG gesagt: Na ja, die U 8, da können wir vielleicht 2031 beginnen. – Wenn gestern der Regierende Bürgermeister gesagt hat, Anfang 2025 fahren alle U-Bahnen wieder auf Kurs, und wir von Ihnen die ehrliche Antwort bekommen, na ja, das wird dann vielleicht 2026 oder 2027 sein, dann haben Sie natürlich den Ärger der Menschen in dieser Stadt auf der Schulter, für den Sie gar nichts können, weil Politik hier Visionen in die Reihe wirft, die überhaupt nicht einhaltbar sind.

Aber beim Thema Seriosität meine erste Frage zu einer Folie von Ihnen. Sie hatten auf der Folie zur Infrastruktur: neue Brücke Seidelstraße Inbetriebnahme erstes Quartal 2025 –, das ist ja die U 6. Wenn ich sage, die Brücke wird in Betrieb genommen, dann würde ich jetzt davon ausgehen, dass die U-6-Blockdammsanierung im ersten Quartal 2025 fertig wird und die U 6 fährt. Da hätte ich gern die Aussage, ob ich das so verstehen darf, denn ich gehe davon aus, dass es vielleicht noch etwas länger dauern wird.

Zweite Frage zum Thema Fahrpersonal: Sie haben das ja sehr anschaulich dargestellt, welche Anstrengungen es bedarf, hier im Recruitingbereich das Fahrpersonal zu bekommen. Was

mich aber erstaunt, ist, wenn ich mit Mitarbeitern der S-Bahn rede, dann ist das Thema fehlendes Fahrpersonal bei der S-Bahn nicht vorhanden. Es wird nicht als Problem geschildert. Da werden viele andere Probleme geschildert, was technische Zuverlässigkeit angeht, was die Stromversorgung angeht et cetera, aber nicht das Thema Fahrpersonal. Was macht die S-Bahn besser als die BVG oder umgekehrt, dass die Probleme im Personalbereich bei Ihnen so viel schwieriger sind?

Zuverlässigkeit: Wir alle kriegen ja diese netten WhatsApps, wo dann irgendwelche Zeiten der U-Bahn-Abfahrten draufstehen. Was ich aber interessant fand, war: Heute Morgen um 6.55 Uhr am Theodor-Heuss-Platz, U 2 ist das, nach Pankow die nächste Bahn in einer Minute und die danach folgende in 19 Minuten beziehungsweise umgekehrt nach Ruhleben in vier Minuten und dann in 23 Minuten. Das war die eine Sache. Wenn man aber auf seine App schaute, dann sagte die App: Der nächste Zug kommt in sechs Minuten. – Was ich überhaupt nicht mehr verstehe, ist, warum man eine App haben soll, die einem niemals das sagt, was wirklich geschieht, beziehungsweise warum alle Fahrzeuganzeigen, ob nun auf dem Bahnhof oder in der App, nicht funktionieren. Dazu hätte ich gern ein paar Worte von Ihnen gehört.

Sie haben das Thema E-Mobilität angesprochen. Wir hatten ja von den Ausschüssen her Termine mit den Wasserbetrieben und der BSR, und beide sagen: Es macht keinen Sinn, bei großen Fahrzeugen auf E-Mobilität zu setzen. Sie sind zu teuer, in Zeiten knapper Kassen können wir das nicht machen. Wir werden die nächsten großen Anschaffungen wieder konventionell tätigen. – Ich habe Sie jetzt so verstanden, dass die BVG weiterhin dabei bleibt, bei den großen Fahrzeugen E-Mobilität zu nehmen. Das würde mich noch mal interessieren als Nachfrage. Habe ich das so richtig verstanden, dass Sie im Gegensatz zu diesen anderen Betrieben dabei bleiben? – Dann auch die Problematik, die wir jetzt in der Säntisstraße haben, Sie haben ja das Thema „Infrastruktur E-Mobilität“ angesprochen, dass die Menschen da durchaus nicht mitgehen, dass da riesige Betriebshöfe entstehen müssen.

Ein letztes Thema – Urbanliner. Da würde mich nur interessieren, vielleicht auch von der Senatsverwaltung, ich weiß nicht, wer das beantworten kann: Durch die Länge dieser Urbanliner müssen wir ja ein ganz anderes Kreuzungsmanagement auf der Straße haben. Wenn die die Kreuzung überqueren, dann brauchen die wesentlich länger und die Phasen verändern sich. Ist das eigentlich schon so weit geklärt, dass wir damit rechnen können, dass das problemlos passiert? Oder wird es da noch erhebliche zusätzliche Probleme geben?

Eine allerletzte Frage, wenn Sie erlauben, Herr Falk: Ein Großteil der Fahrzeuge kommt 2025 und 2026. Ich habe gelernt, wenn die Fahrzeuge da sind, dann dauert das eine ganze Weile, ehe sie dann auch wirklich im Betrieb eingesetzt werden können. Sehe ich das richtig, dass diese Fahrzeuge dann also nicht vor 2027, 2028 auch in den Betrieb kommen, oder ist das früher möglich? – Herzlichen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Als Nächster steht der Kollege Ronneburg auf der Redeliste. Ich will bloß darauf hinweisen, ich habe eine längere Redeliste, Frau Kapek ist noch mal drauf, Frau Vierecke ist drauf, Herr Wesener hat sich noch mal gemeldet. Alleine mit den Wortbeiträgen sind wir schon am Ende der Sitzungszeit. Ich wollte es nur sagen, also bitte, schauen Sie auf die Uhr! – Herr Ronneburg, bitte!

Kristian Ronneburg (LINKE): Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich würde sagen: Morgen Plenarsitzung um 10 Uhr. Ich weiß nicht, ob Sie jetzt noch was vorhaben? – Nein, also zurück zum Thema: Ich versuche, das tatsächlich ein bisschen stakkatomäßig zu machen. Da bitte ich um Verständnis. Ich stelle auch anheim, dass bestimmte Fragen vielleicht schriftlich im Nachgang beantwortet werden können, falls das jetzt zu detailliert werden sollte.

Ich möchte als Allererstes fragen, und das war sozusagen eine zentrale Aussage von Senatorin Bonde, dass eben der besagte Aufwuchs im Verkehrsvertrag aus verschiedenen Ressourcen­gründen, so wie er bisher bis 2035 hinterlegt worden ist, so nicht stattfinden kann. Insofern würde mich da noch mal interessieren, ob der Senat dazu etwas sagen kann, wo er da ganz konkret rangehen will.

Dann, bezogen auf den Senat wie auf die BVG, das Thema Beschleunigung an der Oberfläche: Das treibt meine Fraktion natürlich auch sehr um. Wir haben ja hier auch von Senatorin Schreiner im Dezember letzten Jahres einen groben Maßnahmenplan gehört, dass entsprechend sogenannte Hotspots beim Bus und bei der Straßenbahn avisiert werden sollen, wo entsprechend die Ampelschaltung et cetera pp. angepasst werden soll. Da würde mich interessieren, ob Sie uns dazu einfach eine Abrechnung geben können. Das hatte ich jetzt in den Folien so nicht entdeckt. Gleichermäßen, das wurde auch von der BVG seinerzeit angekündigt, sollten auch die, ich zitiere mal aus dem Inhaltsprotokoll der besagten Sitzung, die drei anspruchsvollsten Buslinien pro Betriebshof im ersten Quartal dieses Jahres optimiert werden, vor allem hinsichtlich der Wendezeiten. Auch da würde mich interessieren, ob Sie uns dazu eine Abrechnung geben könnten.

Ich möchte mich bei verschiedenen Fragen auf den Bereich U-Bahn konzentrieren. Einiges ist beantwortet worden, einiges noch nicht. Mich würde mal ganz konkret interessieren, wie viele Stellen bei Ihnen für Weichensteller und Betriebsdisposition vorgesehen und wie viele davon besetzt sind und was Sie auch dafür unternehmen, dass diese Stellen besetzt werden.

Ich möchte auch noch mal nach den U-Bahn-Baureihen fragen, ähnliche Fragen klangen bereits an, wie lange die einzelnen Baureihen noch in Betrieb gehalten werden können und mit wie vielen Abgängen von Doppelbetriebswagen Sie in den Jahren 2024, 2025, 2026 rechnen. Auch hier, wie gesagt, stelle ich eine schriftliche Beantwortung anheim.

Ich möchte den Senat und die BVG danach fragen: Was ist jetzt mit dem Neubau des Waisentunnels? Ist die Finanzierung gesichert? Wie viel soll er kosten? Wann kann der Bau starten? Wie weit sind wir da im Planfeststellungsverfahren?

Herr Falk, Sie haben erwähnt, wichtig sind U-Bahn-Werkstätten. Da würde mich interessieren, wie auch dort die Finanzierung aussieht. Ist das final geklärt? Von welchen Kosten gehen wir da aus, und wann können die Bauarbeiten dort beginnen?

Ich komme zum Thema Personalbetrieb. Da würde mich auch noch mal interessieren, ob ihre Ausführungen jetzt so zu verstehen sind, dass es kein strukturelles Defizit in den einzelnen Betriebsbereichen gibt. Vielleicht können Sie das noch mal erläutern. Herr Dr. Erfurt hatte sich ja auch, glaube ich, im letzten Jahr so geäußert, dass es das beim Bus durchaus gibt, bei Straßenbahn und U-Bahn nicht.

Sie haben auch Themen noch nicht genauer gestreift, deswegen versuche ich, darauf noch mal den Fokus zu setzen. Das sind Dinge, die uns auch in der letzten entsprechenden Sitzung im Dezember offeriert worden sind, beispielsweise, dass auch etwas dafür getan werden soll, Studierende als Fahrpersonal durchaus anzuwerben. Da würde mich interessieren, ob diese geplante Sommerschule denn eigentlich nun weiterhin noch ein Ziel ist oder ob eine Sommerschule für Studierende schon ad acta gelegt worden ist.

Thema Ausbildung: Wie sieht es mit der Ausbildung in Teilzeit aus? Ist das ein Thema, an das Sie auch herangehen? – Dann das Thema Schwerpunkt auf weibliches Personal sowohl beim fahrenden Personal als auch in Werkstätten: Dort wurde uns gesagt, Themen sind dort auch Schutzstrukturen und Infrastrukturen, beispielsweise in Werkstätten, was uns auch als Fragestellung begegnet ist. Was ist dort konkret geplant?

Dann die riesige Baustelle Gesundheitsmanagement: Wir haben ja erst Letztens durch den AOK-Report, glaube ich, gehört, dass gerade im Bus- und Straßenbahnbereich die einschlägigen Berufe sind, wo die Fahrerinnen und Fahrer einfach im Vergleich zum normalen Durchschnittsberliner, ich glaube, zweieinhalbmal so oft erkrankt sind. Das heißt also, offenkundig ist dieses Thema Gesundheitsmanagement eine riesige Baustelle. Wie weit sind Sie da bei dem Feinmanagement, bei der Wiedereingliederung der Kolleginnen und Kollegen? Denn, Sie haben es ja beschrieben auch mit den Zahlen, da gibt es natürlich riesige Potenziale für die BVG. Ich könnte jetzt, sage ich mal ein bisschen lapidar, das soll nicht zynisch klingen, sagen: Also, wenn alle an Bord sind, dann wissen Sie vielleicht mit den Leuten gar nichts anzufangen. – Das soll jetzt nicht so im Raum stehen, aber es ist offenkundig, dass da, wie gesagt, im Gesundheitsbereich einiges getan werden muss, und gerade auch bei der Einhaltung der Wendezeiten, wenn wir uns anschauen, dass die Infrastruktur dort an vielen Endhaltestellenbereichen nicht so da ist, dass diese Wendezeiten wirklich objektiv eingehalten werden können. Mich würde auch interessieren, ob Sie bei dem Thema Sozialräume, Pausenräume mit den Bezirken Stand heute wirklich so weit sind, dass Sie sagen können, dass alle das Problem wirklich sehen und auch darum bemüht sind, den Ausbau und die Ausstattung von eben diesen Räumen voranzubringen. Da geht es um Toilettenhäuschen et cetera pp. Das sind alles Themen, an denen so etwas hängt, dass die Pausen wirklich gut genutzt werden können und die Fahrerinnen und Fahrer einfach auch regelhaft ihren Dienst vollziehen können.

Mich würde zuletzt noch mal das Thema Busspuren und Freihaltung von Busspuren interessieren. Wo sehen Sie da die größten Punkte? Brauchen wir beispielsweise mehr Busspurkontrollen, um auch an der Oberfläche voranzukommen? Welche Möglichkeiten bietet die neue StVO uns nun wirklich? Was erwarten Sie da vom Senat, beziehungsweise was hat der Senat dort auch im Köcher? Was will er bei der weiteren Ausgestaltung von Busspuren erreichen?

Und vielleicht zuletzt an Herrn Falk eine lockere Frage: Sie waren ja nun auch jahrelang in Hamburg tätig. Vielleicht können Sie da noch mal einen direkteren Vergleich ziehen und sagen, welche positiven Dinge von der Hamburger Seite Sie jetzt auch in Berlin umsetzen wollen und was Sie denn am Ende des Tages für verzichtbar halten, weil Sie natürlich in Ihrem Vortrag auch auf das Thema Priorisierung sehr stark abgestellt haben. – Danke schön!

Vorsitzender Lars Bocian: Danke, Herr Kollege! – Ich habe mal eine Frage, ob vielleicht eine Sitzungsverlängerung gewünscht ist. Ich muss aber dazu sagen, dann muss meine liebe Kollegin Linda mich ab 17.15 Uhr vertreten. – Das sieht erst mal nicht so aus. Ich würde vor-

schlagen, wenn Sie alle einverstanden sind, dass wir erst mal eine Antwortrunde jetzt einlegen. Alle Fraktionen sind jetzt durch, jede Fraktion war dran. Ich habe noch vier Wortmeldungen auf der Liste und würde vorschlagen, dass wir erst mal eine Antwortrunde machen, ja? Höre ich da Widerspruch? – Ist Kopfschütteln Widerspruch? – Alle hatten jetzt fünf Minuten, die Grünenfraktion hatte zweimal fünf Minuten, alle waren dran. – Ich sehe da Nicken. Okay, dann hat die Frau Senatorin das Wort. – Bitte schön!

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! An den Senat sind auch Fragen gerichtet worden, insofern nehme ich mir mal kurz das Vorrecht heraus, zuerst zu antworten. – Noch mal zu dem Punkt, den auch Sie mir vorgeworfen haben, Frau Kapek, dass man mich nicht wahrnehmen würde. Ich kann Ihnen nur noch mal sagen: Keinem Berliner und keiner Berlinerin hilft es, wenn ich öffentlich durch die Gegend posaune und öffentlich auftrete und die BVG kritisiere, sondern es hilft nur die enge Zusammenarbeit mit der BVG, mit Herrn Falk, und auch eine vertrauensvolle Zusammenarbeit, und genau die haben wir tagtäglich, und die praktizieren wir tagtäglich für die Berlinerinnen und Berliner und für die Fahrgäste der BVG. Das ist der erste Punkt.

Und der zweite Punkt ist, und den hat Herr Falk sehr deutlich ausgeführt: Es ist kein finanzielles Problem, das die BVG hat, bei dem ich unterstützen könnte. Die Fahrzeugsituation ist so, wie sie ist, da kann ich auch nicht unterstützen, sondern Herr Falk hat sehr deutlich gemacht: Es ist eine Managementaufgabe, die da jetzt ansteht. Manager der BVG ist Herr Falk, Herrn Falk vertraue ich und das im engen Austausch miteinander, in dem ich ständig über seine Maßnahmen unterrichtet werde, und damit ist es dann auch gut. Jetzt braucht Herr Falk Zeit, um genau den Pfad, den er beschrieben hat, dann auch gehen zu können, nämlich Stabilität und Zuverlässigkeit in das System zu bringen.

Zur Beschleunigung ganz kurz, hat Herr Schopf angesprochen: Herr Falk hat es in seinem Vortrag schon kurz erwähnt, dass Beschleunigungsmaßnahmen auf Linien sinnvoll sind, neben den Einzelmaßnahmen, die wir sowieso sukzessive auf Hinweis der BVG vornehmen, und genau da sind wir dran, dass wir ein Projekt auflegen gemeinsam mit der BVG, wir als Senatsverwaltung, wie wir da linienweise zu einer Beschleunigung kommen können.

Ladeinfrastruktur in den Bezirken, das Thema ist angesprochen worden. Wir möchten nicht, dass die Bezirke das unterschiedlich machen. Insofern legen wir da einen Musterprozess auf, da sind wir auch dran und bieten diesen Musterprozess dann in den Bezirken an, damit sie ihn einheitlich über die Bühne bringen.

Dann war noch das Thema Spatenstich U 8 2026 – das hat sich jetzt so angehört, als ob ich Lügen verbreite. Das tue ich mitnichten, bauvorbereitende Maßnahmen werden 2026 stattfinden und damit auch ein Spatenstich.

Weiteres Thema Revision des Verkehrsvertrages: Was haben wir da vor? – Die Revision ist genauso wie die Verhandlung zum Verkehrsvertrag eine Verhandlung, und insofern werde ich da nicht vorgreifen, sondern wir werden mit der BVG verhandeln, und das Ergebnis werden wir dann hier kundtun. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Danke schön, Frau Senatorin! – Ich möchte noch kurz darauf hinweisen, Herr Falk muss um Punkt 17 Uhr los zu einem neuen Termin. Deswegen frage ich

noch mal in die Runde, ob wir Herrn Falk jetzt erst mal eine Antwortmöglichkeit geben, ja? – Sie nicken. – Bitte schön, Herr Falk!

Henrik Falk (BVG): Super, vielen Dank! – Ich komme auch gern wieder, das nur gesagt, das ist überhaupt kein Problem. Ich würde vorschlagen, ich arbeite mich mal von hinten nach vorne, wenn das okay ist. Ich bin bei den Fragen, die Herr Ronneburg gestellt hat, also, die Frage war am Ende: Hamburg positiv und verzichtbar.

Ich glaube, je länger ich das mache, je platter werde ich, deswegen gebe ich eine ganz platte Antwort, darin steckt aber viel Wahrheit: Wenn du willst, dass ein Projekt nicht funktioniert, mach es groß! – Das finde ich für Berlin eine sehr spannende Thematik und für die BVG auch, denn wenn ich Größe übersetze im Sinne von – – Ich habe zwar gesagt, die BVG ist an allen Themen dran, wir haben zu allem ein Projekt, und ich habe, glaube ich, allein in der Infrastruktur eine aktuelle Projektliste von 1 600 Projekten. Kann das funktionieren? – Nein! Das heißt, das, was ich als wesentliches Thema für mich aus Hamburg mitgenommen habe, und das zahlt auch ein bisschen auf die Zusammenarbeit ein, die ich vorhin geschildert habe, bei all den Dingen, die wir hier mit der Senatsverwaltung haben: Nicht nur darüber reden, was ich irgendwie können wollen würde, welche Projekte man angehen könnte, welche Neubaumaßnahmen wir noch machen, sondern sich mal auf zwei, drei festlegen und sagen: In die gehen wir jetzt wirklich rein, und dafür brauchen wir die entsprechenden Gremien, und die hatte ich in Hamburg inklusive der politischen Begleitung, um dann trotz Zielkonflikten, die immer in diesen Themen sind, egal ob politisch, betrieblich, was auch immer, mit der Truppe, die da zusammensitzt, Schritt für Schritt auf das Ziel hinzuarbeiten, damit man das auch schafft. Diese Strukturen zu bauen, ist jetzt eher eine strukturelle Antwort, das ist, glaube ich, für Berlin total wichtig, denn die sehe ich an vielen Stellen nicht, und da habe ich als BVG einen Hebel in der Hand.

Das trifft auf das Thema Beschleunigung zu. Das ist für mich die Antwort, warum eigentlich Beschleunigung nicht funktioniert. Das kriegen wir in der Taskforce nicht hin, sondern ich brauche eine etablierte Zusammenarbeit, die bei uns beiden anfängt, bei Lenkungskreisen, die sich damit beschäftigen, wo die richtigen Leute am Tisch sitzen, mit einem Setting von 10, 15 Maßnahmen, die am Anfang des Jahres abgestimmt und dann bis zum Ende durchgezogen werden. Und diese Formate gibt es nicht, also ich kenne sie nicht. Und das klingt jetzt nach einer Binsenweisheit, ist aber etwas, was auch bei Neubauvorhaben – – denn das wäre meine Antwort darauf, U 3, U 8, U 7, ich nehme mal die U 3 als Paradebeispiel für mich – – regelmäßig jetzt zusammensitzen und zu sagen, warum ich die U 3 so spannend finde, nicht weil ich damit die Mobilitätswende schaffe, sondern weil ich meine, das habe ich in allen Ausschüssen bisher gesagt: Die Erkenntnis, wenn ich auf Berlin schaue, ist doch die, ich habe, glaube ich, für jede Neubaustrecke irgendwelche Gutachten irgendwo liegen und irgendwelche ganz tollen Vorstellungen. Jetzt ist die spannende Frage: Was ist eigentlich in den letzten Jahren umgesetzt worden? Priorität, und das gilt für alle Dinge, heißt natürlich auch unternehmerisch, dass wir uns festlegen und sagen müssen: Diese Dinge nehmen wir uns vor, und diese Dinge schieben wir jetzt zur Seite oder machen sie nicht. Das kennen Sie aus dem Privatleben wie im beruflichen. Und das ist auch bei Neubauvorhaben so. Deswegen ist ja das Entscheidende: Als ich herkam, war es so, okay, wir schaffen bei der U3, wenn wir schnell sind, einen Spatenstich 2026, wo ich gesagt habe: Das kann doch nicht unser Ernst sein, für, ich glaube, 800 Meter, sind das, einen Spatenstich 2026. Das heißt, den werden wir jetzt im ersten Quartal 2025 hibekommen, und zwar nicht, weil ich zaubern kann, sondern weil ein-

fach die Zusammenarbeit auf eine andere Art und Weise läuft, und dasselbe wird bei der U 8 sein. Ich glaube, das, was Sie für 2030 gelesen haben, ist dann tatsächlich die Eröffnung. Da muss man immer unterscheiden. Aber dies jetzt mal zum Thema verzichtbar und Hamburg!

Dann haben wir: Busspuren freiräumen – können wir dann auch schriftlich beantworten. Wir haben hohe Erwartungen an die neue StVO. Das war die Frage. Ich glaube, da sind wir auch gar nicht auseinander, sondern wir müssen bei dem Thema Busspuren, bei den gesetzlichen Restriktionen, die wir dort hatten, einfach besser werden, dass wir die, die wir haben, besser nutzen, besser freiräumen und für unsere Kolleginnen und Kollegen eine wirkliche Entlastung hinkriegen, aber gleichzeitig neue einrichten. Da habe ich aber auch keine Widerstände irgendwie. Das war auch bei der Vorgängerin so. Da hatten wir ja gesetzliche Restriktionen. Und meine Erwartungshaltung wäre jetzt, es aus dem neuen Wurf so abzuleiten, dass wir das dann auch hinkriegen. Es gibt ja genügend Vorschläge, wo es notwendig ist und was man machen kann, und das dann aber auch hinzukriegen, denn wir brauchen mehr Busspuren, das ist total klar.

Sozialräume und Gesundheitsmanagement – also, ich wage mal eine These: Es gibt kein Unternehmen, das mehr tut als die BVG. Und jetzt kommt aber die Herausforderung dabei. Wir haben ein Riesenprogramm für Sozialräume. Wir bauen die ohne Ende um, und wir werden damit aber niemals durch sein, denn nach dem Sozialraum ist vor dem Sozialraum. Seit 20 Jahren rede ich auf jeder Personalversammlung zu Recht über Toiletten und Sozialräume, weil es eine Daueraufgabe ist, und die dann auch zu reinigen, denn das ist der nächste Punkt. Ich will jetzt nicht in Details gehen, aber Sie können den tollsten Sozialraum dieser Erde haben, wenn die Person, die vor Ihnen drauf war, sich nicht an die Regeln hält, haben wir ein Problem, und das sind dann Arbeitsbedingungen. Das ist ein Dauerprozess, wir machen da total viel, aber auch da glaube ich, dass uns ein bisschen mehr Präzision helfen kann, auch beim Thema Gesundheitsmanagement, nicht nur alles anzubieten, das geht, glaube ich, vielen Unternehmen so, sondern rauszufiltern. Das ist ein bisschen bei den Tarifmaßnahmen so, die ich vorhin benannt habe. Wir müssen nach vorne schauen, was Maßnahmen sind, die wirklich helfen, und was Maßnahmen sind, die einfach nice to have sind, die auch Geld kosten, die aber nichts bringen.

Also zum Thema Frauen, Sie haben es angesprochen. Es ist total klar, Frauen sind 52 Prozent der Bevölkerung, die brauchen wir an allen Ecken und Enden. Wir tun da total viel, und wir haben Bereiche, wo es richtig gut läuft, und wir haben Bereiche, wo es herausfordernd ist. Was ich sagen kann, wenn ich den Vergleich mit Hamburg wieder nehme: Die BVG ist viel besser, was die Frauenthematik angeht, und zwar über alle Bereiche. Sie ist wirklich Branchenprimus in vielen Bereichen. Muss es trotzdem noch mehr werden? – Ja! Und ist es immer wieder im Werkstattbereich herausfordernd? – Ja, ist es, weil die Berufsbilder wirklich noch viel mehr gepowert werden müssen. Deswegen ist zum Beispiel so ein eigenes Ausbildungszentrum total gut, wo wir ganz viel tun. Mein Lieblingsthema ist immer: In der Werkstatt brauchen Sie die richtige Kleidung für Frauen, die richtige Berufskleidung. Die ist aber anders als das, was sie als Fahrerinnen anziehen, und da tun sich Unternehmen manchmal schwer, weil es auch die Anbieter dafür nicht gibt. Ich will Ihnen mal ein ganz praktisches Thema benennen. Also, ja, wir tun da ganz viel. Reicht das schon aus, und muss es mehr werden? – Auf jeden Fall!

Studierende und Ausbildung in Teilzeit – das sind so Themen, wo ich sage: Ja, wir sind da dran. Haben wir es schon eingeführt? – Nein, haben wir nicht, denn das hängt generell mit der Flexibilität von Ausbildung und vor allen Dingen auch Turnussystemen bei uns zusammen. Da läuft auch gerade eine große Initiative, denn auch da muss KI zum Beispiel helfen. Ich muss diese großen Datenmengen mal anders rechnen können, um dann auch eine viel größere Flexibilität zu erreichen, weil die für unseren Kolleginnen und Kollegen, aber auch für diese Einsätze von Studierenden notwendig ist, denn die Studierenden werden oft zu Zeiten eingesetzt – – Oder es gibt auch diese sogenannten Muttidienste und wie die alle heißen, das sind alles teilweise hochbegehrte Größenordnungen. Da arbeitet man sich hin, und die Dienstpläne sind zu strikt, um das bisher flexibel einzuphasen. Das wird kommen.

Dann Neubau Waisentunnel: Ich kann Ihnen nur noch mal das sagen, was in diesem Ausschuss die BVG schon ganz oft gesagt hat, ich kenne die Diskussion inzwischen hoch und runter. Der Waisentunnel ist für uns betrieblich total notwendig. Sie haben es auf dem einen Chart gesehen, wenn Sie sich die Fahrzeugverfügbarkeit ansehen: Großprofil U 5 und Rest, bei dem einen haben wir weniger, bei dem anderen mehr. Ich glaube, ich muss das jetzt gar nicht noch mal aufmachen. Das ist so: Wenn wir den Waisentunnel hätten, könnte ich, ohne dass ich jedes Mal einen Lkw rumfahren lassen muss und Riesenaufwendungen habe, einfach von einem zum anderen und umgedreht, und damit habe ich eine ganz andere betriebliche Flexibilität, auch mit den neuen Fahrzeugen. Insofern macht der Waisentunnel – – Über den brauchen Sie mit mir nicht zu reden, er ist total sinnvoll, und er muss kommen, und nach meiner Wahrnehmung ist er auch irgendwie finanziert – nach meiner Wahrnehmung, sage ich ja.

Ich bin jetzt bei Herrn Wiedenhaupt. Da will ich noch mal einen grundsätzlichen Punkt ansprechen, um das aufzuklären: Ich habe gerade nichts anderes gesagt, ich war jetzt nicht bei der Veranstaltung mit dem Regierenden, als er gemeint haben kann. Ich habe nirgendwo gesagt, dass wir nicht zu Anfang 2025 stabiler und besser werden. Das ist nicht der Punkt, sondern ich habe Ihnen auch Kurven gezeigt, und ich bin der Letzte, der nicht versucht – – Und das muss man sagen: Die BVG ist noch nie einen Fahrplan gefahren, in ihrem ganzen Dasein, wo nicht Dinge ausgefallen sind – also nur, dass man die Realitäten noch mal nennt. Es gibt keine Fahrpläne, wo nichts ausfällt, in keiner Stadt. Die Frage ist: Wie viel, woran liegt es, und wie kriegt man das gehandelt? Das, was ich hier aber sage, ist, dass das gesamte Unternehmen, das bezieht sich nicht nur auf die U-Bahn, Stabilität braucht, die notwendig ist, um ein Wachstum wieder geregelt hinzubekommen. Ich habe gesagt: Ich will kein Eventmanagement machen, sondern vor die Welle kommen.

Und was ich noch viel entscheidender finde, und die Zahlen kennt Kai Wegner genauso wie ich: Wir kriegen eine Fahrzeugstabilität erst hin, wenn die Fahrzeuge da sind. Das heißt, ich manage ja trotz alledem, selbst wenn ich jetzt im Ist besser werde, einen alten Fahrzeugpark, der total anfällig ist. Das ist auch die Frage, die nehme ich gleich vorweg, die, ich meine, Frau Kapek gestellt hat. Wir fahren die ja schon alle über die – – Alles zulässig, aber so lange wollte die eigentlich nie jemand fahren in der BVG. Das heißt, wir werden die jetzt auch noch so lange fahren können, auch da gibt es ein paar kritische Grenzen, aber das wird klappen mit den neuen Fahrzeugen. Es ist aber nicht so, dass da eine Riesenreserve von Fahrzeugen ist, die wir jetzt einfach mal zehn Jahre länger fahren. Das hilft uns auch nicht. Deswegen sind die Programme genauso abgestimmt.

Dann zum Thema E-Mobilität: Ich glaube, der große Unterschied zu Wasser und BSR ist, wir reden da über Fahrzeuge, die die nicht im Standard bekommen, und ich habe über den Stadtbus geredet. Und der Stadtbus ist heute – – Und da ist auch genau die Grenze, wenn sie noch längere Strecken fahren, also wenn ich Flixbus wäre, macht es gar keinen Sinn, auf Batterie zu gehen. Da sind sich auch alle einig, da braucht man was anderes, weil die Reichweiten und andere Thematiken dazukommen. Und wenn sie noch schwerer werden, wird es auch umso herausfordernder. Beim Stadtbus macht die Batterie aber vom Grundsatz her Sinn. Sie gibt es als Standard, sie wird in der ganzen Welt eingesetzt, wir können sie als Standard kaufen. Das war vor drei, vier, fünf Jahren anders. Ist deswegen Batterie das einzige Mittel der Wahl? – Da werde ich auch nicht müde zu sagen: Glaube ich nicht, weil ich immer eine Flexibilität – – Also ich würde niemals im Leben eine Flotte zu 100 Prozent auf eine Technologie umstellen, weil ich ja eine Resilienz haben will. Das haben wir alle aus Corona gelernt. Das heißt, es wird immer eine Größenordnung geben, und über die und die Technologie muss man dann reden, wo ich bewusst sagen würde: Für alle Krisensituationen brauche ich da definitiv nicht die Batterie. Was kann das sein? – Also HVO zum Beispiel, solche Themen sind da erste Schritte. Da werden wir in den nächsten Jahren noch eine Menge lernen. Aber für den Stadtbus macht Batterie total Sinn. Und ich komme aus einer Stadt, wo ich jetzt ein Jahrzehnt darüber diskutiert habe, ob Wasserstoff oder Batterie das Richtige ist. Ich kann nur sagen: Hört auf mit dieser Dogmatik! Wir brauchen alles. Die Frage ist nur, wofür.

Dann haben wir Optimierung Busbeschleunigung. Bin ich dafür? – Ich weiß nicht, was ich da aufgeschrieben habe.

Dann BVG und S-Bahn: Kann ich, glaube ich, auch relativ schnell erklären. Also, fernab dessen, dass ich Poweruser der S-Bahn bin, bin ich mir nicht zu schade, ich bin mit Peter Buchner über Vieles im Gespräch, von der S-Bahn viele Dinge zu lernen. Die machen viele Dinge und haben in den letzten Jahren auch viele Dinge gelernt, von denen ich heute profitieren kann. Also das vielleicht vorweg! Ich glaube, der große Unterschied ist, und deswegen ist zum Beispiel für mich die S-Bahn mit der U-Bahn vergleichbar: Wenn Sie sich ansehen, was ich über die U-Bahn gezeigt habe, da habe ich gesagt, eigentlich von der Menge habe ich gerade nicht zu wenig Leute da, ich habe einen zu hohen Krankenstand. Das ist ein Managementthema, da muss ich ran. Es ist aber nicht so, auch bei den Recruitingzahlen, dass wir bei der U-Bahn ein wirklich großes Thema haben. Bei allen Aktionen, die wir machen – bei der U-Bahn bewerben sich total viele. Und das ist bei der S-Bahn ähnlich. Das hängt unter anderem, glaube ich, damit zusammen, dass man dafür gar keinen Führerschein braucht. Und da sind wir wieder bei Führerscheinthematiken. Bei der Straßenbahn brauche ich einen Führerschein und beim Bus perspektivisch auch. Und beim Bus kommt noch dazu, dass natürlich ein anderer Markt da ist. Also, wenn ich Busfahrer, Busfahrerin bin, kann ich auch bei den Amazons dieser Erde, bei privaten Busunternehmen – – Also das heißt, da ist eine ganz andere Konkurrenz, das ist ein anderes Berufsbild. Deswegen, wenn die S-Bahn Bus fahren würde, hätte sie dasselbe Thema wie wir.

Und das war auch eine Frage strukturell vorhin, die Frage ist mir wichtig, deswegen will ich die schnell reinschieben. Also, ich glaube, dass es so ist, und das habe ich versucht rüberzubringen, wir müssen in den nächsten zwei, drei Jahren lernen, ob wir in der Lage sind, dem System BVG so viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zuzuführen, dass wir stabil Bus, Straßenbahn und U-Bahn bringen können. Und das sind große Mengen, selbst auf dem Niveau, das habe ich gezeigt. Die Erfahrung hat die BVG nicht, die hat kein Unternehmen, weil wir so

viele noch nie eingestellt haben. Also, das klingt ja auch immer so, ich tue mich immer schwer, wir reden auf der einen Seite über die Schwierigkeiten des Arbeitsmarktes, gleichzeitig stellt die BVG so viel ein wie noch nie. Das sind aber ganz viele Herausforderungen. Ich habe auch gesagt, ich glaube, dass der Markt endlich ist. Deswegen gucken wir uns ja auch neue Dinge an.

Auslandsrecruiting: Wir werden immer mehr Leute haben, die nicht wirklich so Deutsch sprechen, wie das bisher auch in den Gesetzen vorgesehen ist. Auch dafür muss es technische Möglichkeiten geben. Also, ich kann nicht ein Angebot abmelden, nur weil ich Leute nicht einsetzen kann, wo ich aber in Google reinspreche, und da kommt dann was anderes raus. Darauf müssen sich Leitstellen einstellen. Das sind Herausforderungen, die müssen wir angehen. Aber deswegen glaube ich, inwieweit Wachstum da nach vorne geht, muss man ja auch ganz ehrlich sagen, hängt ja auch davon ab, wie viele Leute wir finden, denn auch eine Automatisierung wird nicht sofort in den nächsten zwei, drei Jahren greifen. Deswegen muss man sich das ansehen. Diese Dimensionen, die wir hier bewegen, bewegt sonst kein anderes Verkehrsunternehmen, außer der DB – ehrlicherweise. Und das werden wir in den nächsten Jahren lernen.

Dann bin ich bei Frau Hassepaß: Fokus Geld. Sie waren bei Geld, richtigweise. Also, ich möchte so verstanden werden: Ich habe ja nicht gesagt, nicht mehr Geld, sondern ich habe gesagt, dass der Verkehrsvertrag, so wie ich ihn kenne, eine Grundlage unserer Finanzierung darstellt, die ich als seriös ansehe. Da ist auch eine Steigerung unterstellt. Dementsprechend ist natürlich total klar, dass auch wir Kostensteigerungen haben. Auch die müssen abgebildet sein. Die Einnahmenseite ist ja auch geschildert worden, wo der Punkt natürlich der ist, dass man diese Einnahmenseite entwickeln muss. Ich glaube, Herr Kollatz war das vorhin eingangs, ich kann das nur noch mal bestätigen: Wir haben inzwischen zwei Drittel im Abo, zwei Drittel, das heißt im Wesentlichen Deutschlandticket. Da, wo wir früher darüber geredet haben, wie viel Geld wir vom Kunden holen, reden wir heute darüber, dass zwei Drittel davon im Deutschlandticket sind, und der Prozess, wie diese Preise sich dort gestalten – – Da kann man natürlich auch über die Menge was machen, aber ich werde wahrscheinlich irgendwann hier sitzen, und wir haben sie alle im Abo. Dann reden wir nur noch darüber, wie wir das entwickeln können. Das ist eine Situation, mit der man, glaube ich, auch politisch und inhaltlich umgehen muss, weil sie natürlich für diese wesentliche Säule einfach einen totalen Paradigmenwechsel bedeutet hat. Das andere ist der Verkehrsvertrag. Deswegen kann ich nur sagen, dass alles, was ich bisher kenne und sehe, dazu führen wird, weil das Ihre Frage war, dass wir eine seriöse Finanzierung hinbekommen werden. Es ist aber auch so, und da passt das Thema Stabilität dazu, auch wenn es keine Haushaltskonsolidierungsdiskussion geben würde und Sie alle vor mir sitzen und sagen würden, mein lieber Herr Falk, wir haben Hunderte von Millionen, wir würden die gerne bei Ihnen ins System geben, würde ich trotzdem mit Ihnen eine Stabilisierungsdiskussion über drei Jahre führen, denn mehr hilft nicht, weil wir so viele wie noch nie eingestellt haben. Das Geld ist da, und das heißt nicht, dass deswegen nichts geklappt hat, aber wir müssen auf Basis dessen noch deutlich besser werden, und das hat was mit Intern und Stabilisierungsthemen zu tun. – [Zuruf von Antje Kapek (GRÜNE)] – Über die Frage Ausfinanzierung können wir ja lange reden, ich lebe ja in HGB-Welten, in Mittelfristplanungswelten und kann Ihnen nur sagen, wie ich das einschätze.

CBTC, Automatisierung war ein Thema, also total wichtiges Thema. Da muss man jetzt aber auch schauen, worüber wir reden. Also bei der U-Bahn müssen wir zur Teilautomatisierung

kommen. Das ist nun mal dieses CBTC, das heißt, wir werden dort auf zwei Linien beginnen. Sehe ich darin eine große Perspektive? – Auf jeden Fall! Das hat gar nicht so sehr mit Personal nur zu tun, sondern das hat auch mit Stabilität zu tun, weil diese Teilautomatisierungssysteme einfach dazu führen, dass sie im Bestandssystem viel mehr Kapazität gesichert bringen können. Deswegen ist, gerade bis 2035, das Thema Teilautomatisierung von U-Bahn-Bestandstrecken, mit allen Herausforderungen, die da sind, für mich ein strategisch total entscheidendes Thema.

Zum Thema Ausfall wollte ich noch was sagen. Sie haben ja alle Ihre Beispiele, die Sie sehen, ich sehe die auch, und ich will die null Komma null relativieren. Ich will nur eine Sache erklären: Wir reden ja immer davon, also, mal angenommen, ich bringe eine Linie in einen 5-Minuten-Takt, und dann sehe ich zum Beispiel morgens in meinen morgendlichen Meldungen, dass wir in der Lage sind, diesen 5-Minuten-Takt zu bringen, aber dass zwei Kurse ausfallen werden. Und diese zwei Kurse führen dann dazu, dass, wenn Sie dort auf dem Bahnhof stehen, Sie den 5-Minuten-Takt natürlich nicht sehen, sondern dann kommt die Bahn in zehn Minuten. Und das führt bei uns betrieblich immer dazu – – Und deswegen müssen wir auch an der Übersetzung arbeiten, das ist ja Teil meines Jobs, dass man aus Kundensicht sagen muss: Ich stehe da und sage, das ist doch kein 5-Minuten-Takt. – Jeder, der im Betrieb arbeitet, wird Ihnen sagen: Ja, aber klar fahren wir einen 5-Minuten-Takt, aber zwei Kurse sind ausgefallen. – Deswegen ist das aber genau das Thema Stabilität. Deswegen reden wir aber davon, dass wir grundsätzlich diese Takte sicherstellen können, was aber nicht heißt, dass das passiert, was Sie sehen, und das führt auch zu diesen Anzeigen, die ich auch nicht schön finde, die aber genau Abbild dessen sind, um eben diese Phantomfahrzeuge, die wir am Anfang noch hatten – – Das fand ich ja noch viel schlimmer, wenn ich dann dastehe, und dann läuft das runter, und dann verschwindet es, und dann läuft es einfach weiter. Das haben wir jetzt in dem Altsystem, das, glaube ich, 15 Jahre alt ist, zu 99 Prozent ausgemerzt. So richtig werden wir es erst wegstreichen, wenn wir ein neues System haben.

Das ist auch die Antwort auf das Thema, Sie haben es, glaube ich, gesagt, und da bin ich total dabei: Also, dass die App nicht hundertprozentig zu den Anzeigen passt, habe ich, glaube ich, deutlich gemacht, sehe ich genauso wie Sie, finde ich weder gut noch irgendwie – – Können wir da einen Schritt vorankommen? Ich habe gesagt, dass ich nächstes Jahr da eine starke Initiative reinlegen werden. Wir müssen aber eine Systemlandschaft dahinter aufräumen, die über Jahrzehnte gewachsen und nicht innerhalb eines Jahres zu bereinigen ist. Darüber muss man sich klar sein, weil dahinter zig Subsysteme in der U-Bahn sind, in der Straßenbahn, im Bus, da habe ich eine Plattform hinter der App. Wie reden die Systeme miteinander, und welche Daten kommen eigentlich wo rein? Also, nur um das so ein bisschen komplex zu machen! Das ist leider nicht Fingerschnippen, sonst würde ich es sofort machen, wo man jetzt einfach nur schnipst, und gleichzeitig müssen da – – Und deswegen freue ich mich so über dieses kleine, aber feine U-Bahn-Beispiel, dass da auch mit Hands-on-Themen Dinge deutlich besser werden müssen, denn ich finde das immer noch so wenig gut.

17.10 Uhr, alles klar! – Das ist das, was du mir aufschreibst. Aber ich will ja nur kurz zeigen, dass ich das alles notiert habe und dass da nichts wegrutschen soll.

Sanierungsbedarf, vielleicht letzter Punkt, den ich sehr wichtig fand und finde. Wir haben für unsere Infrastruktur, gerade für die kritische, eine sehr detaillierte Bestandsaufnahme, wo Sie genau sehen können, die wird jährlich aktualisiert, in welchem Zustand welches Bauwerk ist.

Wir sehen, dann gibt es dahinter so Pfeile, und dann sieht man, wo man ran muss oder nicht, denn, das war die Frage der Prioritäten, sonst dreht man ja durch. Also danach werden die Prioritäten ausgerichtet, und danach geht man dann auch sequenziell vor. Ich habe vorhin aber gesagt, und deswegen will ich das auch bestätigen, weil da auch die Frage nach den Berufsbildern war, gerade in der Infrastruktur haben wir, was Recruiting angeht, mit die größte Herausforderung. Denn dort reden wir über Ingenieurinnen und Ingenieure, wir reden über Planerinnen und Planer, wir reden über all das, was am Markt gerade wahnsinnig gesucht wird, und die haben alle keine Lust auf Grundinstandsetzung. Da haben wir dieses Jahr schon eine große Initiative gestartet, das heißt, wir sind da besser geworden. Haben wir da alle Stellen besetzt? – Nein, haben wir nicht! Das heißt, da müssen wir wirklich Gas geben und vorankommen, und da hilft aber auch Fokussierung, denn auch da ist es so, dass teilweise die Kollegen in solchen Projekten arbeiten, aber dann auch in neueren Projekten, denn, das kennen Sie alle, man hat so ein paar gute Leute, die man überallhin verkauft. Deswegen ist so wichtig, dass für mich noch mal ein absoluter Fokus auf dem Thema Grundinstandsetzung liegt, und zwar nicht nur in der U-Bahn, sondern auch in der Straßenbahn, weil das total entscheidend ist und weil wir da auch ein paar kleine Hausarbeiten haben. – Jetzt habe ich lange geredet. Ich habe versucht, viel zu erfassen, den Rest würde ich einfach nachreichen.

Wenn ich das noch sagen darf: Ich rede davon, dass die U-Bahnfahrzeuge 2025, 2026 kommen. Die sind nicht erst 2027, 2028 da. Ich habe genau davon geredet, dass wir im November in der Lage sein werden zu sagen, wie viel 2025, wie viel 2026, und dass wir aber ein paar Dinge beschleunigen müssen, um genau nicht in 2027, 2028 zu laufen. – [Rolf Wiedenhaupt (AfD): Auch einsatzbereit?] – Ich rede von einsatzbereit im Fahrgastbetrieb, absolut.

Vorsitzender Lars Bocian: Ganz herzlichen Dank! – Ich hatte mit der Linksfraktion Kontakt aufgenommen. Sie wäre bereit, diese Abstimmung zu vertagen. Die Frage ist: Machen wir die Abstimmung noch, oder vertragen wir den ganzen Tagesordnungspunkt? Ich habe jetzt noch zwei Wortmeldungen, eine Wortmeldung zur Geschäftsordnung von Herrn Kraft. – Dann erst mal Herr Kraft, bitte!

Johannes Kraft (CDU): Vielen Dank! – Vielleicht auch mit Rücksicht auf Henrik Falk, der heute Urlaub hat und offensichtlich einen vielleicht angenehmeren Termin, wäre mein Vorschlag, dass auf die Wortmeldungen, die jetzt noch auf der Liste stehen, ich weiß nicht, wer es ist, jetzt verzichtet wird, dass die Fragen schriftlich gestellt werden, mit der Bitte in Richtung BVG und Henrik Falk, die dann zusammen mit den anderen Dingen schriftlich zu beantworten. Ich glaube, das jetzt noch weiter zu diskutieren, ohne dass die Möglichkeit besteht zu antworten, macht wenig Sinn. Was das Thema Anträge angeht, hätte ich nichts dagegen, wenn wir darüber heute abstimmen. Das würde ich aber tatsächlich den Einreichern auch gern freistellen, je nachdem, wie sie das wollen. Mein Vorschlag wäre, dass wir uns anschauen, was noch an Antworten zu den Fragen kommt, und wir uns dann überlegen, wann wir eine Folgesitzung machen, dann sicherlich, das Angebot ist ja da, sinnvollerweise auch mit Henrik Falk erneut. Das muss ja dann nicht die nächste Sitzung sein. Vielleicht ist ja dann auch schon ein bisschen passiert in der entsprechenden Zeit. Also Vorschlag: Wir versuchen, heute so viel abzuarbeiten wie möglich. Wir lassen uns freundlicherweise die noch offenen Fragen schriftlich beantworten. Ich würde jetzt nicht vorschlagen, das alles komplett zu vertagen, sondern das, was wir abarbeiten können, heute auch wirklich abzuarbeiten, aber mit Rücksicht auf Henrik Falk, jetzt noch mal vielen Dank zu sagen und ihn sozusagen zu entlassen.

Vorsitzender Lars Bocian: Ja, auf meiner Redeliste stehen noch Frau Kapek und Herr Wesener. Sagen Sie mal, ob wir jetzt abstimmen sollten oder nicht, bitte!

Antje Kapek (GRÜNE): Ich würde heute nicht abstimmen. Ich würde auch sagen, wir müssen die Sitzung, aber das muss Die Linke am Ende entscheiden, fortsetzen, denn, ich glaube, wir haben heute nicht vollumfänglich die Frage beantwortet, wie wir gemeinsam aus der BVG-Krise kommen. Ich kann all meine übrigen Fragen an die BVG auch schriftlich stellen, das ist kein Problem, beziehungsweise es gibt bestimmt auch andere Möglichkeiten des Austauschs.

Ich will nur zwei Dinge in Richtung Senat sagen: Erstens, Frau Bonde, niemand erwartet von Ihnen, dass Sie rumpoltern, und ich erwarte von Ihnen, dass Sie gerade nicht die BVG kritisieren, sondern im Gegenteil, dass Sie die BVG unterstützen. Sie sind Eigentümerin, Sie sind hauptverantwortliche Person und Auftraggeberin, und insofern geht es darum, die Berlinerinnen und Berliner zu informieren, und zwar über die Frage, welchen Plan Sie denn haben. Der bisher vorgestellte Plan bestand lediglich darin, dass Sie Geld kürzen wollen, und ansonsten haben wir nicht gehört, was Sie als Senatorin tun wollen, um die BVG aus der Krise zu holen. Auch das müssen wir heute nicht besprechen.

Aber es gibt eine Reihe von offenen Fragen. Der Senat entscheidet darüber, ob es eine Vorrangschaltung für Bus und Tram gibt. Der Senat entscheidet darüber, ob es Busspuren gibt. Die Forderung teilen wir absolut. Sie könnten hier und heute noch zusagen, dass es eine Busspur auf der Heerstraße gibt. Es gäbe viele Möglichkeiten, dass der Senat sich äußert. Ich rechne damit nicht, insofern wäre ich eher dafür, dass wir schnell festlegen, wann wir diese Sitzung fortsetzen, um tatsächlich zu klären, wie wir 2025 dann zu Erfolgsmeldungen kommen. Denn eines ist klar, ich glaube, wir alle haben hier ein Interesse daran, dass wir Sie unterstützen, weil wir eine gute und stabile BVG brauchen, weil Berlin darauf angewiesen ist.

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Kraft, noch mal zur Geschäftsordnung!

Johannes Kraft (CDU): Ich glaube, eines habe ich heute gelernt: Ich muss mich, wenn es um Geschäftsordnungsanträge geht, deutlich klarer ausdrücken. Mein Antrag zur Geschäftsordnung war Ende der Debatte, und über den würde ich jetzt gern bitte abstimmen lassen.

Vorsitzender Lars Bocian: Wir haben einen Antrag auf Vertagung. Wer der Vertagung zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. – Linksfraktion. – [Zurufe] – Gut, dann stimmen wir erst mal über das Ende der Debatte ab. Wer dafür ist, bitte das Handzeichen. – Das sind alle Fraktionen. – Danke schön!

Dann kommen wir zur Vertagung: Wer für die Vertagung des Punktes 5 und seiner sechs Unterpunkte ist, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind alle Fraktionen. Danke schön! – Damit ist dieser ganze Tagesordnungspunkt vertagt.

Punkt 6 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.