

## **Inhaltsprotokoll**

## Öffentliche Sitzung

### **Ausschuss für Mobilität und Verkehr**

58. Sitzung  
10. September 2025

Beginn: 14.03 Uhr  
Schluss: 18.35 Uhr  
Vorsitz: Lars Bocian (CDU), stellv. Vorsitzender

#### Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

#### Punkt 1 der Tagesordnung

##### **Aktuelle Viertelstunde**

**Kristian Ronneburg** (LINKE) fragt, ob der Senat zur Wiederherstellung des flüssigen Verkehrs für den ÖPNV und der Entlastung der umliegenden Kieze vom Durchgangsverkehr gegenüber dem Bund für eine Sperrung des 16. Bauabschnitts der A100 mindestens bis zur Fertigstellung der Elsenbrücke einzutreten beabsichtige, und wenn nein, wie er die Situation sonst verbessern wolle.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) antwortet, über eine Sperrung der BAB entscheide der Bund; der Senat beabsichtige nicht, den Bund dazu aufzufordern. SenMVKU bewerte die verkehrliche Lage an der Elsenbrücke und am Treptower Park permanent, stehe mit allen relevanten Akteuren im engen Austausch, leite flankierende Abhilfemaßnahmen ein und stimme diese mit den entsprechenden Akteuren ab. In Abstimmung mit der Autobahn GmbH des Bundes solle der Verkehr von der A100 durch Herausnahme einer Abbiegespur weiter gedrosselt, nur noch zweistreifig in die Elsenstraße geführt und zwischen Am Treptower Park und Puschkinallee der temporäre Bussonderfahrstreifen über die gesamte Länge angeordnet werden. Der Rechtsabbieger solle zum reinen Rechtsabbieger werden. Man wolle nur noch zwei Linksabbieger Am Treptower Park und zwei Rechtsabbieger zur Elsenstraße haben.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) erkundigt sich nach dem Umgang mit der Überlastungssituation in den betroffenen Kiezen und Nebenstraßen. Bis wann sollten die Anordnungen greifen? Wie messe SenMVKU dies? Was erwarte SenMVKU von den getroffenen Maßnahmen?

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) teilt mit, die beabsichtigten Maßnahmen habe SenMVKU gestern den Beteiligten zugeleitet. Die AdB sei damit einverstanden. Entgegen heutigen Pressemeldungen würden die betroffenen Bezirke eingebunden; diese hätten zu einem Treffen am Freitag eingeladen. SenMVKU erwarte eine Entlastung der Kieze durch die getroffenen und weitere Maßnahmen. Charlottenburg-Wilmersdorf habe angesichts der abgebrochenen Autobahnbrücken Einbahnstraßen eingerichtet, die zur Entlastung der Kieze beigetragen hätten. Diesen Weg könnten die betroffenen Bezirke hier ebenfalls gehen.

**Tino Schopf** (SPD) bittet um Auskunft, welchen konkreten Inhalt das im Koalitionsvertrag vereinbarte „umfassende Verkehrskonzept für die Umgebung der A100, einschließlich der Sonnenallee“ habe, das darauf abziele, negative Auswirkungen des Autobahnausbaus auf die Anwohner/-innen zu minimieren, und welche Maßnahmen bislang im Rahmen dieses Konzepts umgesetzt worden seien.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) trägt vor, Die Autobahn GmbH des Bundes habe für den 16. Bauabschnitt der A100 die erforderlichen planrechtlichen Festlegungen zum Verkehrskonzept zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme vorgelegt. Der 16. Bauabschnitt sei Bestandteil bereits bestehender Verkehrskonzepte und Planwerke, insbesondere StEP Verkehr und planerische Überlegungen zur Bündelung und stadtverträglichen Ableitung von Verkehren. Dazu gehöre die Einflussnahme auf die Verkehrslenkung und -organisation. SenMVKU schaue sich an, wo bei Kreuzungen und BAB-Anschlussstellen Optimierungen erfolgen könnten.

**Tino Schopf** (SPD) stellt die Nachfrage, wie der Senat die Tatsache bewerte, dass sich der Verkehr aufgrund der Situation am 16. Bauabschnitt auch im Bereich Oberbaumbrücke stauet, und welche kurzfristige Maßnahmen in diesem Zusammenhang geplant seien.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) antwortet, es dauere bei neuen verkehrlichen Situationen einen Moment, bis sich der Verkehr wieder entschärfe. Für den Rechtsabbieger liege noch keine Zustimmung der AdB vor, SenMVKU stehe im kontinuierlichen Kontakt und werde beobachten, wie sich der Verkehr in diesem Bereich weiter verhalte. Sollte es nicht zu einer Entlastung an der Oberbaumbrücke kommen, seien weitere Maßnahmen nicht ausgeschlossen. SenMVKU habe im Vorfeld eine Verkehrssimulation durchgeführt. Der Verkehr habe sich nun anders verhalten. Insofern justiere man nach und treffe entsprechende Maßnahmen.

**Antje Kapek** (GRÜNE) fragt, wie genau die Simulation des Verkehrs rund um den 16. Bauabschnitt der A100 konzipiert gewesen sei und wie und auf Basis welcher Kriterien SenMVKU die Abweichungen der realen Verkehrsentwicklung seit der Inbetriebnahme erkläre.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) erläutert, die Simulation sei auf Basis von Prognosedaten und Werten aus ähnlichen Situationen erfolgt. In Simulationen werde davon ausgegangen, dass sich der Verkehr gewöhnlich und regelkonform verhalte. Die Eröffnung des neuen Bauabschnitts habe vermutlich auch zu Erkundungsfahrten geführt. An den Knoten- und Kreuzungspunkten sei im Hinblick auf Rotphasen nicht immer regelkonformes Verhalten zu verzeichnen gewesen, was die Verkehre mit Grünphasen behindert habe. Zur realen Verkehrs-

entwicklung lägen derzeit noch keine Zahlen vor, sodass eine numerische Abweichung von den Prognosedaten nicht habe ermittelt werden können. Nach Anpassungen im Straßennetz komme es bei der örtlichen Verkehrslage über eine gewisse Zeit noch zu Volatilitäten bzw. Veränderungen in den Fahrbeziehungen, die sich erst einspielen würden. SenMVKU tue alles, um diese missliche Situation aufzulösen und in den Griff zu bekommen.

**Antje Kapek** (GRÜNE) wendet ein, dass schon vor der Inbetriebnahme nicht regelkonformes Verhalten zu beobachten gewesen sei. Laut Planfeststellungsbeschluss sei ein Verkehrskonzept Bedingung für die Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts. Die koordinierte LSA-Schaltung sei nicht erfolgreich gewesen. Welche Konsequenzen ziehe SenMVKU daraus? Ohne koordinierte LSA-Schaltung seien die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Betrieb des 16. Bauabschnitts nicht gegeben. Im Übrigen seien nach den Zahlen von Toll Collect in dem Bereich zwischen Ringbahn- und Westendbrücke deutschlandweit die größten Ausweichverkehre vorhanden, sodass dort von Entlastung keine Rede sein könne.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) hält entgegen, vor der Sperrung hätten sich auf Ringbahn- und Westendbrücke 230 000 Fahrzeuge pro Tag befunden, die irgendwohin müssten. Nun befänden sich dort wesentlich weniger Fahrzeuge. Natürlich gebe es ein Verkehrskonzept mit koordinierter Ampelschaltung. Bei der Ampelschaltung Am Treptower Park habe man Stausituationen auf der Autobahn in Kauf genommen. Der Verkehr habe sich nicht so gestaltet wie in der Simulation. Daher würden Maßnahmen ergriffen.

**Johannes Kraft** (CDU) spricht an, dass in der Nacht zu Dienstag „ein feiger Brandanschlag“ auf Hochspannungsanlagen mit Zehntausenden von Betroffenen im Südosten der Stadt und massiven Auswirkungen auch auf den Verkehr stattgefunden habe, zu dem inzwischen ein Bekennterschreiben auf einer linksradikalen Internetseite vorliege. Da die Wiederherstellung absehbar noch eine Weile dauern werde, frage er den Senat, wie dieser die Situation hinsichtlich der Beeinträchtigung des Verkehrs einschätze.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) berichtet, bei der S45-S48, S8, S85 und S9 sei es am frühen Morgen zu Verspätungen gekommen. Die S-Bahn-Leitstelle in Schöneweide sei ohne Energieversorgung und Internetverbindung gewesen. Die Aufgaben seien auf verschiedene dezentrale Standorte verteilt und vorübergehend von der Betriebszentrale der InfraGO in Halensee wahrgenommen worden. Mehrere Straßenbahnlinien seien von dem Stromausfall betroffen. Die Linie 68 fahre seit heute wieder normal. Abschnitte der Linien M17 und 63 seien noch unterbrochen; die BVG habe einen Busersatzverkehr organisiert. Straßenbahnen, die in stromlosen Abschnitten liegengeblieben seien, seien abgeschleppt worden. Während der Löscharbeiten habe die Linie 265 aus dem Königsheideweg herausgenommen werden müssen; die Busse im Linienverkehr hätten sich bis zu 60 Minuten verspätet. Im betroffenen Gebiet stünden die BVG-Fahrzeuge als Anlaufstelle für Notfälle zur Verfügung, da die Notrufnummern nicht bzw. nur eingeschränkt funktionierten. Ein Abschnitt der A113 sei derzeit ohne digitale Informationen, was aus Sicht der AdB unkritisch sei. Die Wasserschutzpolizei melde keine Beeinträchtigungen der Schifffahrt. Am BER seien keine Auswirkungen bekannt.

**Johannes Kraft** (CDU) fragt, ob die Senatorin die Auffassung teile, dass es zur Aufrechterhaltung von ÖPNV-Basisangeboten im Hinblick auf Anschläge und Havarien nicht sinnvoll sei, die komplette BVG-Busflotte zu elektrifizieren.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) antwortet, dass es sich mit hoher Wahrscheinlichkeit um einen Anschlag handele. Sie habe sich schon vor diesem Ereignis mit Herrn Falk verständigt, dass es nicht sinnvoll sei, die komplette BVG-Busflotte auf E-Mobilität umzustellen.

**Rolf Wiedenhaupt** (AfD) verweist auf Meldungen, denen zufolge der Tiergartentunnel, der eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen in der Mitte der Stadt sei, fast permanent gesperrt sei, was angeblich an plötzlichen Personalproblemen liege. Er frage die Senatorin, inwieweit dies zutrefte und ihr das Problem vorher bekannt gewesen sei.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) schildert, bis zum Ende des Jahres solle eine komplette Rückübertragung der Aufgabe der Tunnelüberwachung von der AdB auf das Land Berlin stattfinden. Dies werde derzeit organisatorisch und personell vorbereitet. Das Land Berlin übernehme schon jetzt Überwachungsaufgaben, die Tunnelregelungszentrale habe diese in dieser Woche wegen akuter Krankheitsausfälle aber nicht uneingeschränkt übernehmen können. Heute habe der Tunnel um 9.15 Uhr freigegeben werden können; dies werde auch morgen und im weiteren Verlauf der Fall sein. Man habe alle Maßnahmen ergriffen, um sich personell entsprechend aufzustellen. Derzeit seien sechs Stellen für diese Aufgabe vorgesehen. Unterstützung durch externe Dienstleister und die Verlagerung von Stellen werde geprüft. Drei von sechs Beschäftigten seien bereits ausgebildet, zwei befänden sich in der Ausbildung. Das Auswahlverfahren für die sechste Stelle werde zeitnah beendet.

**Rolf Wiedenhaupt** (AfD) äußert, dass solche Tunnelsperrungen wegen Personalmangels bislang nicht vorgekommen seien. SenMVKU habe sich lange auf die Übernahme vorbereiten können. Was sei schiefgelaufen, dass die Personalprobleme jetzt derart akut würden?

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) macht geltend, dass die Aufgabe am Jahresende vollständig übernommen werde. Um die AdB zu entlasten, würden einzelne Schichten sukzessive bis zum Jahresende übernommen. Drei Beschäftigte seien bereits unterstützend tätig. Bei diesen seien Krankheitsfälle aufgetreten, die die AdB nicht habe auffangen können.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

## Punkt 2 der Tagesordnung

### **Bericht aus der Senatsverwaltung**

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) berichtet, der Senat habe den Zuschlag im S-Bahn-Vergabeverfahren erteilt und die Bieter am 29. August informiert. Vorgestern habe ein unterlegener Bieter ein Nachprüfungsverfahren angestrengt, über das die Vergabekammer bei SenWiEnBe innerhalb vorgegebener Fristen befinden werde. Es handele sich um ein sehr komplexes Vergabeverfahren, mit dem sich Vergabekammer und Kammergericht bereits einmal befasst hätten, sodass man ggf. Hoffnung für die zeitlichen Abläufe schöpfen könne.

**Antje Kapek** (GRÜNE) fragt, ob die DB InfraGO angesichts der Störungen im S-Bahn-Betrieb bereit sei, die notwendigen Sanierungsmaßnahmen schon früher vorzunehmen. Sie bitte, dem Ausschuss die Verkehrssimulation/-prognose für den Bereich des 16. Bauabschnitts der A100 zur Verfügung zu stellen.

**Vorsitzender Lars Bocian** erklärt, dass diese Berichtsbitte aufgenommen werde.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) bittet, die Fristen des Nachprüfungsverfahrens zu erläutern.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) teilt mit, dass bereits Maßnahmen ergriffen worden seien, damit Störungen in den Abschnitten Hackescher Markt und Bellevue nicht mehr aufträten. Die DB InfraGO nehme diese Maßnahmen auch bei nicht störanfälligen Abschnitten in Angriff. Weitere Maßnahmen würden geprüft; dazu habe sie noch keine Rückmeldung.

Für das Nachprüfungsverfahren gebe es gesetzliche Fristen, die sie nicht aus dem Stegreif vortragen könne. Nach ihrer Erfahrung komme es oft vor, dass diese Fristen nicht eingehalten würden.

Der **Ausschuss** schließt den Tagesordnungspunkt ab.

### Punkt 3 der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung –  
Drucksache 19/2627

**Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans von  
Berlin für die Haushaltsjahre 2026 und 2027  
(Haushaltsgesetz 2026/2027 – HG 26/27)**

[0409](#)  
Mobil  
Haupt(f)

**Hier: Einzelplan 07 Kapitel 0700, 0705, 0709, 0730,  
0732, 0740 (alle Titel mit Bezug zu Mobilität und  
Verkehr), 0770 sowie  
Einzelplan 27 Kapitel 2707 – Aufwendungen der  
Bezirke – Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und  
Umwelt (alle Titel mit Bezug zu Mobilität und  
Verkehr)**

– Vorabüberweisung –

– 1. Lesung –

**Vorsitzender Lars Bocian** weist darauf hin, dass die eingereichten Fragen und Berichtsanträge der Fraktionen in einer Synopse zusammengefasst worden seien, an der sich die Beratung orientieren werde. Die Synopse stehe der Öffentlichkeit auf der Webseite des Ausschusses unter der Vorgangsnummer 0409-1 zur Verfügung. Die Nummern der Synopse, zu denen Fraktionen schriftliche Berichte wünschten, werde er nicht aufrufen. Zusätzliche Fragen und Berichtsanträge seien an der entsprechenden Stelle einzubringen und noch in der Sitzung schriftlich nachzureichen. Personaltitel und Stellenpläne würden im zuständigen Unterausschuss und Hauptausschuss behandelt; Änderungsanträge dazu seien dort zu stellen. Er verweise auf die vom Ausschuss beschlossenen Verfahrensregeln für die Haushaltsberatungen. Die Generalaussprache der Sprecher/-innen der Fraktionen erfolge in der zweiten Lesung, Frau Senatorin Bonde habe aber Gelegenheit für eine Vorstellung des Haushaltsentwurfs.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) beantragt, dass die Fraktionen bis morgen Fragen und Berichtsaufträge zum Kapitel 2980 – Infrastrukturinvestitionen aus dem Sondervermögen des Bundes – schriftlich einreichen könnten, die dann von SenMVKU bis zur zweiten Lesung schriftlich beantwortet würden.

**Vorsitzender Lars Bocian** teilt mit, dass zum Kapitel 2980 keine Änderungsanträge gestellt werden könnten.

Der **Ausschuss** kommt überein, dass die Fraktionen bis morgen 16 Uhr Fragen und Berichtsaufträge zum Kapitel 2980 schriftlich einreichen könnten.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) und **Johannes Kraft** (CDU) kündigen entsprechende Fragen an.

**Daniel Wesener** (GRÜNE) legt darauf Wert, dass auch zu Personaltiteln Fragen gestellt werden könnten. Das beschriebene Verfahren betreffe nur Stellenpläne und einzelne Stellen.

**Vorsitzender Lars Bocian** verweist darauf, dass Personaltitel und Stellenpläne nicht an den Ausschuss überwiesen worden seien. Der Ausschuss könne übergeordnete Fragen erörtern.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) trägt vor, der vorliegende Landeshaushalt sei der größte und dennoch von Konsolidierungserfordernissen, erforderlichen Investitionen und Zinsbelastungen getragen. Die finanzpolitischen Rahmenbedingungen und der erhebliche Konsolidierungsdruck zwingen den Senat, Einsparungen über den gesamten Doppelhaushalt vorzunehmen. Herausforderungen seien steigende Energie-, Planungs-, Bau- und Personalkosten, der erhebliche Instandsetzungsrückstau, den dieser Senat vorgefunden habe, insbesondere in der Verkehrsinfrastruktur, bei gleichzeitigem Anspruch, die Grundlagen für eine zukunftsgerechte Mobilität in Berlin zu schaffen. SenMVKU habe in den letzten Monaten harte Verhandlungen geführt, für die Berliner/-innen das unter diesen Rahmenbedingungen Bestmögliche getan und die richtigen Prioritäten gesetzt. Sie danke ihren Mitarbeitenden für ihren Einsatz.

Der Eckwertebeschluss des Senats sehe für Mobilität und Verkehr rund 2,81 Mrd. Euro 2026 und rund 2,85 Mrd. Euro 2027 vor. Politische Verantwortung bedeute Prioritätensetzungen und teilweise schmerzhaft Entscheidungen. SenMVKU hätte gerne mehr investiert. Aufsattpunkt sei der dritte Nachtragshaushalt 2025, von dem aus weitere Kürzungen vorgenommen worden seien. Wesentlich und maßgebend für SenMVKU seien die Gewährleistung der öffentlichen Daseinsvorsorge, die Aufrechterhaltung der staatlichen Handlungsfähigkeit des demokratischen Gemeinwesens und die Funktionsfähigkeit der Stadt für die Bürger/-innen. Dabei sei ganz besonders an den ÖPNV, die Brücken, Straßen und Uferwände zu denken.

Zunächst habe man gesetzlichen und vertraglichen Verpflichtungen und bestehenden Verbindlichkeiten nachkommen müssen. SenMVKU habe sich an den Ist-Abflüssen der Vorjahre orientiert. Massive Investitionen in Bestandserhaltung und Ausbau der originären Infrastruktur seien notwendig. Man müsse die marode Infrastruktur, die man vorgefunden habe, wieder funktionstüchtig gestalten und brauche Stabilität vor Wachstum im ÖPNV. Im Hinblick auf den Tarifabschluss 2025 für 16 000 Beschäftigte müsse man die BVG auskömmlich ausstatten. Den Bedürfnissen der wachsenden Metropolregion werde weiter Rechnung getragen.

Bedarfsorientierte Investitionen in den Rad- und Fußverkehr würden umgesetzt. Man dürfe bei Innovationen und neuen Mobilitätsformen nicht ins Hintertreffen geraten. Dies sei man den jetzigen und allen weiteren Generationen schuldig. In den vergangenen Jahren sei dies zu stark vernachlässigt worden. Nur durch das Sondervermögen des Bundes sei es möglich gewesen, den Haushalt in der vorliegenden Weise aufzustellen.

**Oda Hassepaß** (GRÜNE) wendet ein, dass Investitionen in den Rad- und Fußverkehr nicht mit Zahlen hinterlegt seien; es gebe dort massive Absenkungen, obwohl man Aufwüchse brauche. Alle Titel für eine zukunftsfähige Metropole – Hitzeschutz, Gesundheitsschutz, Verkehrswende, Verkehrssicherheit – würden abgesenkt. Dass dies angeblich Prioritäten der SenMVKU seien, werde nicht deutlich. Sie bitte um Stellungnahme.

**Daniel Wesener** (GRÜNE) führt an, dass der Landeshaushalt um 4 Mrd. Euro wachse, was 10 Prozent entspreche. Konsolidiert werde im Etat der SenMVKU, der gegenüber dem Planansatz 2025 eine halbe Milliarde verliere, während andere Einzelpläne aufwüchsen. Der Etat der SenMVKU sei der große Verliererhaushalt. Dies werde auch nicht im Kapitel 2980 – Infrastrukturinvestitionen aus dem Sondervermögen des Bundes – MG 07 – mit rund 100 Mio. Euro kompensiert. 400 Mio. Euro fielen im Verkehrsbereich weg. Wie bewerte die Senatorin dies? Habe sie schlecht verhandelt? Offenbar liege der Verkehrsbereich dem Senat nicht am Herzen. Die aufgezählten Prioritäten würden offenbar von den Senatskollegen nicht geteilt.

**Rolf Wiedenhaupt** (AfD) konstatiert, dass die Senatorin eingeräumt habe, dass das Sondervermögen des Bundes nicht zusätzlich genutzt werde, sondern um den Kernhaushalt zu entlasten, bei dem es massive Einschränkungen gebe. Wäre die Senatorin nicht glücklicher, wenn ihr der Senat die Möglichkeit gegeben hätte, die wichtigen Investitionsmaßnahmen zusätzlich im Landeshaushalt zu verstärken? Beim ÖPNV müsse der Anspruch sein, nach vorne zu kommen, statt das niedrige Niveau zu halten. Der Berliner wolle zuverlässige Busverbindungen mit vernünftigen Takten und saubere Busse, egal ob Diesel- oder Elektrobusse. Halte die Senatorin es für zumutbar, den ÖPNV nur zu stabilisieren, statt diesen wichtigsten Bereich der Mobilität nach vorne zu bringen und dies im Haushalt zu unterlegen?

**Kristian Ronneburg** (LINKE) bemerkt, wenn die Senatorin betone, wie wichtig das Sondervermögen des Bundes sei, um Infrastrukturprojekte weiterhin bewältigen zu können, befinde man sich in einer Schieflage. Wie wolle SenMVKU diese Projekte in Zukunft stemmen? Es sei von einem Mangel an Ressourcen, Planerinnen/Planern und Baufirmen sowie Problemen bei Ausschreibungen und Vergaben auszugehen. Welche Pläne habe SenMVKU, die Mittel aus dem Sondervermögen effektiv umzusetzen, ohne dass es zu Kannibalisierungen komme? Man brauche auch Dinge in der Schublade. Mit den veranschlagten Brücken sei man noch nicht am Ende. Er gehe von weiteren Nahverkehrsprojekten aus. Widersprüchlich sei, dass SenMVKU bei den Ansätzen für Planungskosten stark zurückgehe.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) verweist darauf, dass im Kapitel 0730 – Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt – Verkehr – nach dem dritten Nachtragshaushalt 2 297 466 000 Euro verblieben seien und nach dem Entwurf 2 390 334 000 Euro 2026 sowie 2 424 923 700 Euro 2027 ohne das Sondervermögen zur Verfügung stünden. Insofern könne von einer Reduzierung keine Rede sein. Beim Tiefbau gebe es ohne Sondervermögen erhebliche Steigerungsraten von 183 734 000 Euro auf 257 681 900 Euro 2026 und 271 091 900 Euro 2027. Allein beim Verkehrsmanagement sei ein leichter Rückgang von

40 972 000 Euro auf 37 912 800 Euro 2026 und 38 263 900 Euro zu verzeichnen. Mit Sondervermögen komme man im Mobilitätsbereich von 2 522 172 000 Euro auf 2 788 078 000 Euro 2026 und 2 879 927 000 Euro 2027, was einer Steigerung von 10 bzw. 14 Prozent bezogen auf den dritten Nachtragshaushalt 2025 entspreche. Dass der Gesamthaushalt gestiegen sei, liege an einem erheblichen Zuwachs an Transferkosten und Zinsbelastungen.

Bei der BVG habe man sich das Ziel gesetzt, zunächst zu stabilisieren und dann ins Wachstum zu gehen. Natürlich seien ÖPNV-Neubauvorhaben hinterlegt, die umgesetzt würden. Klar sei, dass man in Brücken, Straßen und Uferwände erheblich investieren werde. Planungs- und Baukapazitäten seien rar gesät. Diesem Wettlauf müsse man sich stellen. SenMVKU werde den Masterplan Brücken im Herbst vorstellen. Nach Änderung der Ausführungsvorschriften zu § 24 LHO könnten im Planungs- und Bauprozess zwei bis drei Jahre gewonnen werden. Man werde auch vergaberechtliche Maßnahmen ergreifen, die zur Beschleunigung führten.

**Stefan Reepschläger** (SenMVKU) ergänzt, die große Kürzung sei im dritten Nachtragshaushalt erfolgt, der aber in vielen Fällen nicht die Ansätze geändert habe, sondern die verfügbaren Mittel über qualifizierte Sperren. Nicht der ursprüngliche Ansatz, sondern der dritte Nachtragshaushalt sei die Basis für den Eckwert gewesen. Hätte der dritte Nachtragshaushalt Ansatzkürzungen beinhaltet, wäre die Differenz zwischen den Ansätzen deutlich geringer.

**Daniel Wesener** (GRÜNE) erwidert, im dritten Nachtragshaushalt sei es nicht um formale Kürzungen, sondern um Sperren und Verfügungsbeschränkungen gegangen. Dies sei ein schwerer Fehler gewesen, der SenMVKU jetzt einhole. Seine Fraktion werde auf diese Ansätze abheben, denn es sei nicht transparent, wo man beim Ist mit diesen haushaltswirtschaftlichen Sperren und Verfügungsbeschränkungen stehe. SenMVKU löse die Sperren überwiegend mit Schlechtleistungen der Verkehrsunternehmen auf. Deshalb gehe die Rechnung nicht auf, dass bereits gekürzt worden sei, es sei denn, SenMVKU wolle, dass BVG und S-Bahn auch künftig deutlich weniger Geld bekämen. Wenn SenMVKU in den Haushaltsberatungen auf den dritten Nachtragshaushalt verweise, sollte der Ausschuss einen Berichtsauftrag verabschieden, der die Ist-Zahlen und den haushaltswirtschaftlichen Umgang mit den Verfügungsbeschränkungen aufzeige. Ansonsten seien dies Nebelkerzen und Taschenspielertricks. Die Kostenentwicklung bei den sozialen Transfers sei nur ein Grund und erkläre nicht, warum andere Ressorts im Hinblick auf den ursprünglichen Planansatz und den Anteil am Gesamthaushalt größere Etats hätten. Der Einzelplan 07 bleibe der große Verlierer der senatsinternen Haushaltsverhandlungen. Seine Fraktion werde sich bemühen, dies zu korrigieren.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) unterstreicht, dass der Etat im Verhältnis zum bisherigen Ist und dritten Nachtragshaushalt einen Aufwuchs habe. Mit Blick auf das Sondervermögen sei man gut aufgestellt. SenMVKU habe sehr gut verhandelt. Sie weise zurück, dass ihr Haus der große Verlierer der Haushaltsverhandlungen im Senat sei. Sie betrachte sich als eine der Gewinnerinnen dieses Haushalts.

**Oda Hassepaß** (GRÜNE) hält entgegen, dass die Halbierung der Mittel für Rad- und Fußverkehr sowie Schulwegsicherheit nicht als Gewinn dargestellt werden könne, zumal die Ansätze ohnehin schon klein seien und die Vision Zero auch im Koalitionsvertrag stehe.

Aus der Synopse werden beraten:

## **Einzelplan 07 – Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt – Kapitelübergreifend**

### **Allgemeine Zielstellung Verkehrspolitik**

#### Frage Nr. 2, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Bitte um eine Darstellung, welche übergeordneten Visionen, Ziele und Prioritäten mit diesem Haushaltsentwurf verfolgt werden sollen. Welche verkehrspolitischen Ziele aus dem Koalitionsvertrag sollen eingelöst werden?“

Bitte um eine Darstellung, zu welchen Anteilen Finanzmittel auf die verschiedenen Verkehrsträger (insbesondere Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr und Motorisierter Individualverkehr) entfallen sowie einen Vergleich mit dem aktuellen berlinweiten Modal Split.“

**Staatssekretär Arne Herz** (SenMVKU) verweist darauf, dass die Senatorin bereits zu den übergeordneten Zielen und Prioritäten des Haushaltsentwurfs Stellung genommen habe.

**Dr. Julius Menge** (SenMVKU) ergänzt, die neueste Erhebung zur Mobilität der Berliner Wohnbevölkerung liege vor. 22 Prozent aller Wege würden als MIV zurückgelegt, 26 Prozent mit dem ÖPNV, 34 Prozent zu Fuß und 18 Prozent mit dem Fahrrad. Eine verkehrsträgerscharfe Zuordnung der Mittel sei nicht sachgerecht, weil einige Investitionen den gesamten Verkehrsraum betreffen. SenMVKU werde sich dazu im Rahmen des schriftlichen Berichts explizit äußern.

**Antje Kapek** (GRÜNE) bittet um schriftliche Beantwortung.

Der **Ausschuss** beschließt entsprechend.

### **Verkehrsverträge**

#### Frage Nr. 4, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Bitte um schriftlichen Bericht mit einer integrierten (im besten Fall synoptische und nach Jahresscheiben gegliederten) Darstellung bzw. Gegenüberstellung der vorgesehenen Ausgaben im Rahmen der Verkehrsverträge und des Nahverkehrsplans (NVP) mit den Plan-Ansätzen sowie Verpflichtungsermächtigungen im Haushaltsplanentwurf für 2026 ff.

Welche bereits vertraglich vereinbarten der in der Fortschreibung des NVP vorgesehenen Ausgaben für Verkehrsleistungen und -investitionen sind in welcher Höhe über ihre Gesamtlaufzeit ausfinanziert, welche (noch) nicht?

Werden die für ab dem Jahr 2025 versprochenen Aufwüchse von 140 Mio Euro wie angekündigt im Rahmen der Revision der Verkehrsverträge nun doch gestrichen?“

**Antje Kapek** (GRÜNE) spricht an, dass die Revision der Verkehrsverträge für 2025 und in dem Zusammenhang ein Aufwuchs von 140 Mio. Euro angekündigt seien. Könne der Zeitplan – Abschluss der Revision 2025 – eingehalten werden?

**Melanie Jachtner** (SenMVKU) antwortet, im Rahmen der Revision würden alle wichtigen Angebotsleistungen und Finanzierungsthemen noch in diesem Jahr abgeschlossen.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass hierzu schriftlich berichtet werde.

### **Sondervermögen des Bundes**

#### Frage Nr. 5a, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Welche Verkehrsprojekte hatte die Senatorin für das Sondervermögen angemeldet? (Bitte um Vorlage der vollständigen Vorschlagsliste)

Welche Maßnahmen sollten bis dato durch Haushaltsmittel finanziert werden und sind nunmehr ins Kapitel 2980 ausgelagert worden? Inwieweit weicht die ursprüngliche Veranschlagung in ihrer Höhe und den einzelnen Jahresraten von der neuen ab?“

**Daniel Wesener** (GRÜNE) trägt vor, auch wenn man zu den veranschlagten Werten eine Baupreisindexsteigerung hinzurechne, sei etwa ein Drittel der 5,2 Mrd. Euro des Berliner Anteils nicht belegt. Wie werde mit dem Rest verfahren? Werde dies in den nächsten zwei Jahren unterjährig entschieden? Sei dies ein Thema für die nächsten regulären Haushaltsberatungen? Was sei mit potenziellen Nachrückern aus dem Verkehrsbereich? Gebe es die Chance einer kurzfristigen Nachjustierung? Im Übrigen bitte seine Fraktion um Vorlage der Anmeldeungsliste.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) antwortet, in den Infrastrukturbereichen, für die das Sondervermögen vorgesehen sei, gehe es um lange Planungs- und Bauzeiten. Insofern könne man davon ausgehen, dass der Senat die zeitlichen Abläufe im Sinn habe und wisse, wann er „durch sein“ müsse und Eile geboten sei, um das Sondervermögen entsprechend zu belegen.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass hierzu schriftlich berichtet werde.

### **Transaktionskredite**

#### Frage Nr. 6, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Warum wurden hier nicht mehr Kredite zur Finanzierung von Schienenfahrzeugen bei der BVG genutzt?“

Wie ist die Gesamtbilanz von Finanzierungen über Transaktionskredite und der Reduktion von Mittelansätzen für Investitionen in Zuschustiteln im Einzelplan 07?“

**Antje Kapek** (GRÜNE) fragt, warum für Investitionen beim ÖPNV über das Niveau im Haushalt hinaus nicht zusätzlich Transaktionskredite genutzt worden seien.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) antwortet, man habe verschiedene Finanzierungsumstellungen bei der BVG vorgenommen. Sonderfinanzierungen im Rahmen des Verkehrsvertrages seien auf Kapitalkostenerstattung, Abschreibung und Zins umgestellt worden. Zudem sei eine Eigenkapitalzuführung erfolgt. Die BVG habe sich sehr kooperativ verhalten.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass hierzu schriftlich berichtet werde.

### **infraVelo – Personal**

#### Frage Nr. 8, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Wie viele Radplanende sind bei der infraVelo GmbH beschäftigt? Bitte aufschlüsseln nach Bereichen (Radverkehrswege, Fahrradparken)“

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) trägt vor, die InfraVelo beschäftige im Bereich Projekte Verkehrswege 14 VZÄ und beim Fahrradparken 7,7 VZÄ, insgesamt eine außertarifliche Kraft und 20,7 Tarifkräfte.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass die Frage damit erledigt sei.

### **Personal**

#### Frage Nr. 9a, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Bitte die geplanten Stellenaufwüchse oder -reduzierungen im Einzelplan 07 darstellen, aufgeschlüsselt nach Referaten und Gruppen.“

**Antje Kapek** (GRÜNE) fragt, ob zutreffe, dass für den Leitungsstab ein Aufwuchs von ca. 1 Mio. Euro geplant sei.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) sagt einen schriftlichen Bericht zu.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass hierzu schriftlich berichtet werde.

#### Frage Nr. 9b, Fraktion Die Linke

„Welche Stellenaufwüchse oder -reduzierungen sind im Einzelplan 7 in jeweils welchen Referaten jeweils mit welchen Aufgaben geplant?“

Bitte um detaillierte Darstellung zu der planbaren Altersfluktuation und den eingeleiteten Maßnahmen / Projekten zur Personalentwicklung.

Bitte um Darstellung genau aufgegliederter Personalkapazitäten (Stellenplan und tatsächlicher Besetzung)

– der verschiedenen Referate für die Planung des schienengebundenen Nahverkehrs nach den verschiedenen Verkehrsträgern (U-Bahn, Straßenbahn, Regionalverkehr, i2030),

- für Radverkehrsprojekte
- für Fußverkehrsprojekte
- für Straßen- und Brückenbauprojekte

sowie der Entwicklungen seit 2022 und Planungen für 2026 und 2027.

Reichen die bestehenden Personalstellen gerade in Abteilungen mit deutlich steigenden Ansätzen (z.B. Tiefbau) aus, um diese Projekte umzusetzen?

Wie beugt der Senat der Kannibalisierung von Planungskapazitäten bei Umsetzung des Sondervermögens des Bundes vor? Wie stellt sich SenMVKU (insbesondere im Tiefbau) personell auf, um das Sondervermögen umsetzen zu können?“

**Kristian Ronneburg** (LINKE) fragt, welche Personalansätze sich im Haushaltsentwurf für die Umsetzung des Sondervermögens des Bundes wiederfinden.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) antwortet, das Sondervermögen habe haushaltsentlastende Wirkung. SenMVKU gehe davon aus, dass das Sondervermögen mit dem bestehenden Personal umgesetzt werden könne.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass zu Frage Nr. 9b schriftlich berichtet werde.

### **Digitale Parkraumbewirtschaftung**

#### Frage Nr. 19, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Welche Mittel hat der Senat im Haushaltsplanentwurf vorgesehen, um eine digitale Parkraumbewirtschaftung in Berlin einzuführen? Inwiefern wird damit ein Gesamtkonzept zur digitalen Buchung und Freihaltung von Lade- und Lieferzonen für den Wirtschaftsverkehr verfolgt? Inwiefern wird auch die Kontrolle von Parkraumbewirtschaftungszonen digitalisiert? In welcher Höhe entfallen Mittel auf diese Teilaspekte digitaler Parkraumbewirtschaftung? Welche rechtlichen oder datenschutzrechtlichen Probleme entstehen in diesem Zusammenhang und wie werden diese aufgelöst?“

**Antje Kapek** (GRÜNE) bittet, in der schriftlichen Beantwortung die unterschiedlichen Bereiche zu erfassen: Stellplatzerfassung und -bewirtschaftung, Buchbarkeit von Lade- und Lieferzonen für den Wirtschaftsverkehr, reguläre private Parkraumbewirtschaftung.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) greift auf, dass es im Bundesrat eine Verständigung zu Scancars gegeben habe und Baden-Württemberg dies landesgesetzlich angegangen sei. Welche Perspektive sehe der Senat für den rechtsicheren Einsatz von Scancars? Wolle SenMVKU die weitere Verständigung abwarten oder auf landesgesetzlicher Basis agieren?

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) macht geltend, dass Scancars bislang nur in Baden-Württemberg eingesetzt würden, und zwar auf einer privaten Fläche. Sie habe das Thema beim Bundesverkehrsminister angesprochen; es habe Einvernehmen bestanden, dass es

schnell einer bundesgesetzlichen Regelung bedürfe. Die Länder würden in den Verkehrsmi-  
nisterkonferenzen darauf dringen.

**Antje Kapek** (GRÜNE) wirft ein, dass bereits ein Referentenentwurf aus dem Bundesver-  
kehrsministerium vorliege. Werde SenMVKU diesen unterstützen?

**Johannes Kraft** (CDU) plädiert dafür, über dieses Thema gesondert zu beraten, jedoch nicht  
in den Haushaltssitzungen.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) erklärt, dass sich SenMVKU den Referentenentwurf an-  
schauen, dann dazu berichten und gegenüber dem Bund Stellung nehmen werde.

**Antje Kapek** (GRÜNE) ergänzt den Berichtsauftrag wie folgt: Welche Einnahmeerwartung  
folge bei absehbarem Beschluss auf Bundesebene aus einer wahrscheinlich zeitnahen Imple-  
mentierung der Kontrolle durch Scancars? – Die Ergänzung werde schriftlich nachgereicht.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass hierzu schriftlich berichtet werde.

### **Leihfahrradsystem**

#### Frage Nr. 21, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Der Wegfall der Finanzierung des Leihradsystems wurde mit vergessenen Ver-  
pflichtungsermächtigungen im Haushalt begründet. Wie wird die Senatsverwaltung  
in Zukunft sicher stellen, dass derartig gravierende haushaltstechnische Fehler nicht  
mehr unterlaufen?“

**Oda Hassepaß** (GRÜNE) fragt, wie SenMVKU künftig sicherstellen wolle, dass die VE im  
Haushalt nicht wieder vergessen würden.

**Dr. Julius Menge** (SenMVKU) antwortet, dass ihm eine vergessene VE nicht bekannt sei.  
Der Vertrag mit nextbike sei regulär ausgelaufen. Im Übrigen verweise er auf den Bericht zur  
Weiterentwicklung des Leihfahrradsystems, den der Hauptausschuss gefordert habe.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass hierzu schriftlich berichtet werde.

### **Baukosten**

#### Frage Nr. 22, Fraktion Die Linke

„Bitte um ausführlichen Bericht, wie sich die Baukosten in den aus dem EP 07 finan-  
zierten Maßnahmen seit 2020 entwickelt haben und welche Maßnahmen zur Baukos-  
tensenkung ergriffen wurden, insbesondere durch Landesunternehmen.“

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) führt aus, die Entwicklung der Baukosten unterliege di-  
versen, in der Regel von der Verwaltung nicht beeinflussbaren Parametern. Sie seien regional  
abhängig und unterlägen Angebot und Nachfrage. Aufgrund einer großen Nachfrage in der  
Hauptstadtregion sei von höheren Baukostensteigerungen als im Durchschnitt des Bundesge-

biets auszugehen. In Anbetracht des bereits eingetretenen Instandsetzungsrückstaus könne eine andere Marktentwicklung nicht abgewartet werden. Die Tiefbauabteilung führe keine eigenen Statistiken. Das Statistische Bundesamt veröffentliche jährlich Baupreisindizes, denen man eine übergeordnete Entwicklung für Deutschland entnehmen könne. SenMVKU und die Landesunternehmen unterlägen den Baukostenindex ihren Planungen für Bauvorhaben.

**Niklas Schenker** (LINKE) erkundigt sich nach Strategien zur Baukostensenkung.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) versichert, es sollten alle zur Verfügung stehenden Mittel ergriffen werden. Die Ausführungsvorschriften zu § 24 LHO seien für Ersatzneubauten außer Kraft gesetzt. SenMVKU erwarte dadurch eine Beschleunigung von zwei bis drei Jahren im Planungs- und Bauprozess, was zu entsprechenden Kosteneinsparungen führe. SenMVKU werde alle Vergabeformate ergreifen, die zur Beschleunigung führten. Die Landesunternehmen machten dies genauso.

**Niklas Schenker** (LINKE) bleibt bei dem schriftlichen Berichtsauftrag. Seine Fraktion werde dazu weitere Fragen nachreichen.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass hierzu schriftlich berichtet werde.

### **Ausbildungsplätze**

#### Frage Nr. 23, Fraktion Die Linke

„Wie viele Ausbildungsplätze und Plätze für duales Studium stellen BVG und deren Töchter sowie Grün Berlin und deren Töchter?“

**Kristian Ronneburg** (LINKE) bittet um mündliche Beantwortung.

**Frank Krips** (SenMVKU) teilt mit, die BVG stelle mit Wirkung ab 1. September 178 Ausbildungsplätze bereit, darüber hinaus ab 1. Oktober 11 Plätze für duale Studiengänge, zudem 29 Ausbildungsplätze bei den Tochtergesellschaften. Die Grün Berlin GmbH werde 3 Dualstudierende für 2026 einstellen, für 2027 seien 7 Auszubildende und 4 Dualstudierende geplant. Aktuell gebe es 5 Ausbildungsstellen, für 2026 seien 9 normale Auszubildende geplant.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) erkundigt sich nach der GB infraVelo.

**Frank Krips** (SenMVKU) verweist darauf, dass die Zahlen darin enthalten seien, denn die infraVelo habe nur rund 20 Mitarbeitende.

**Daniel Wesener** (GRÜNE) spricht an, dass verschiedene Landesunternehmen, z. B. diverse Theaterbetriebe, die Zahl der Ausbildungsplätze abbauten, weil sie eine Kompensation von SenASGIVA nicht mehr erhielten. Seien auch Betriebe im Bereich der SenMVKU betroffen?

**Frank Krips** (SenMVKU) erklärt, dass ihm dieser Aspekt bei den abgefragten Unternehmen nicht bekannt sei. Insofern könne er dazu keine Aussage treffen.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass die Frage damit erledigt sei.

## **Busbeschleunigung**

### Frage Nr. 30.1, Fraktion Die Linke

„Aus welchen Titeln finanziert sich Busbeschleunigungsmaßnahmen und die Umsetzung von Busspuren? Welche Mittel sind hierfür für 2026 und 2027 jeweils vorgesehen? Welche Maßnahmen wurden in 2024 und 2025 umgesetzt, welche sind geplant?“

**Kristian Ronneburg** (LINKE) bittet um schriftliche Beantwortung.

Der **Ausschuss** beschließt entsprechend.

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

#### **Titel 51925 – Nutzerspezifische Nebenkosten im Rahmen des Facility Managements –**

### Frage Nr. 45b, Fraktion Die Linke

„An welchen Dienststellen gibt es bereits jeweils wie viele Ladesäulen, wo gibt es keine? Wem gehören diese jeweils und wer betreibt sie?“

**Kristian Ronneburg** (LINKE) bittet um mündliche Beantwortung.

**Senatorin Ute Bode** (SenMVKU) kündigt schriftliche Beantwortung an.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass hierzu schriftlich berichtet werde.

#### **Titel 53101 – Veröffentlichungen und Dokumentationen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit –**

### Frage Nr. 49, Fraktion Die Linke

„Zu TA 4: Was wurde in 2024/2025 in welcher Höhe finanziert und welche konkreten Planungen bestehen für 2026 und 2027 in welcher Höhe?“

**Kristian Ronneburg** (LINKE) bittet um mündliche Beantwortung.

**Senatorin Ute Bode** (SenMVKU) kündigt schriftliche Beantwortung an.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass hierzu schriftlich berichtet werde.

## **Titel 97110 – Verstärkungsmittel –**

### Frage Nr. 56 a und b, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Aus welchen Gründen wurden die Mittel für den Sicherheitsgipfel vollständig gestrichen?

Einschließlich EP 2707 - 97110? Wurden diese an anderer Stelle kompensiert, wenn nein, warum nicht?

Welche Projekte können dadurch in 26/27 nicht mehr finanziert werden?

Aus welchen Gründen hält der Senat diese Projekte nicht mehr für erforderlich? Welche Folgen wird die Beendigung der Projekte aus Sicht des Senats haben?

Sieht der Senat die Ziele aus dem Sicherheitsgipfel vollständig erreicht oder wie rechtfertigt er die Kürzung?

Wie wirkt sich die Streichung der Mittel aus dem Sicherheitsgipfel auf die Entwicklung einer gesamtstädtischen Strategie zur Stärkung der Sicherheit und Sauberkeit in Parks sowie an öffentlichen Orten und zur Verhinderung von Sucht und Obdachlosigkeit aus?

Wie werden die 750.000 Euro + 25.000 Euro für das geplante Servicehaus für den Wachschatz zur Durchsetzung der Schließzeiten am Görlitzer Park finanziert bzw. wer soll die Schließung durchsetzen?

Welche Aufgabe wird das Lenkungsgremium in 26/27 haben, wenn es keine Mittel oder Projekte gibt, die umgesetzt werden können? Was geschieht mit den Planstellen bei SenMVKU, die mit dieser Aufgabe betreut sind?

Wie begründet der Senat die Streichung der Ansätze für 2026/27? Wie sollen die Versprechen des Regierenden Bürgermeisters beim Sicherheitsgipfel für Berlin umgesetzt werden, wenn hierzu alle Mittel gestrichen werden?“

**Antje Kapek** (GRÜNE) schildert, es gehe um den Wegfall der im Sicherheitsgipfel vereinbarten Mittel, außer dem Zaun. Vielleicht könnten Teilfragen schon mündlich beantwortet werden. Ansonsten bitte sie um schriftliche Beantwortung.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) teilt mit, die Maßnahmen des Sicherheitsgipfels seien angeschoben worden. Man sei derzeit in Gesprächen, sie in den jeweils zuständigen Häusern zu verstetigen.

**Antje Kapek** (GRÜNE) bittet ergänzend um Darstellung in dem schriftlichen Bericht, welche Maßnahmen in welche Einzelpläne rutschten. Die Ergänzung werde schriftlich nachgereicht.

**Linda Vierecke** (SPD) erkundigt sich, inwiefern die Bezirke aus der Verantwortung seien und die Senatorin die Maßnahmen in den Einzelplänen auf Landesebene sehe.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) geht davon aus, dass alle, die sich zu den Maßnahmen des Sicherheitsgipfels bekannt hätten, weiterhin ein großes Interesse an der Umsetzung hätten. Alles Weitere komme später.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass hierzu schriftlich berichtet werde.

#### **Titel 97203 – Pauschale Minderausgaben –**

##### Frage Nr. 58, Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

„Wie erklärt sich die Höhe des PMA-Ansatzes von 30 Millionen Euro pro Jahr?“

**Stefan Reepschläger** (SenMVKU) erläutert, es handele sich um den einprozentigen Bodensatz, von dem SenMVKU im Moment annehme, dass er am Jahresende nicht ausgegeben sein werde und deswegen als PMA veranschlagt sei.

**Daniel Wesener** (GRÜNE) fragt, ob eine Belegung am Jahresende oder zu einem früheren Zeitpunkt erfolgen müsse.

**Stefan Reepschläger** (SenMVKU) antwortet, wie sich SenFin dazu im Haushaltswirtschaftsrundschreiben stellen werde, könne er noch nicht sagen. Wesen des Bodensatzes sei, dass er sich im Laufe des Jahres ansammle. SenMVKU gehe von einer Erbringung am Jahresende aus.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass die Frage damit erledigt sei.

#### **Kapitel 0705 – Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt – Generelle Angelegenheiten und Recht –**

#### **Kapitel 0709 – Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt – Personalüberhang –**

Jeweils ohne Aussprache.

#### **Kapitel 0730 – Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt – Verkehr – Titelübergreifend**

#### **Azubi-Ticket**

##### Frage Nr. 75, Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

„In welcher Form ist im Einzelplan Vorsorge für ein Ticket-Angebot für Auszubildende getroffen worden? Inwiefern wird sichergestellt, dass es keine Verschlechterung für Auszubildende zum bisherigen Azubi-Ticket gibt?“

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) stellt dar, es sei Vorsorge getroffen worden. Bis zu 7,5 Mio. Euro pro Jahr seien für eine Nachfolgelösung zum Azubi-Abo berücksichtigt. Dies

solle im Titel 54084 – Leistungen außerhalb der Verkehrsverträge an Verkehrsunternehmen – erfolgen. Der Betrag sei aber aufgrund eines Übermittlungsfehlers noch im Titel 54045 – Leistungen des innerstädtischen ÖPNV – enthalten.

**Oda Hassepaß** (GRÜNE) erkundigt sich nach dem Zeitpunkt.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) schildert, Brandenburg habe sich aus dem VBB-Azubi-Ticket verabschiedet, sodass das Azubi-Ticket allein für Berlin neu konzeptioniert werden müsse. SenMVKU sei mit den Verkehrsunternehmen, der IHK und der Handwerkskammer im Gespräch. Zielsetzung sei die Einführung zum 1. Januar.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass die Frage damit erledigt sei.

### **Deutschlandticket**

#### Frage Nr. 76, Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

„Wie ist der aktuelle Sachstand in den Gesprächen zur Weiterführung des Deutschlandtickets? Welche Position vertritt das Land Berlin in diesen Gesprächen?“

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) legt dar, aktuell werde zwischen Bund und Ländern über die nötigen Änderungen im Regionalisierungsgesetz diskutiert. Dazu sei eine Arbeitsgruppe gebildet, die sich mit einer dauerhaften Sicherung der Finanzierung befasse. Es fehlten noch die vom Bund versprochene langfristige Perspektive über 2026 hinaus und eine ausreichende Finanzierung. Die Länder seien sich in ihrer Forderung einig. Der Bundesverkehrsminister sei mit den Ländern einig. Insofern sei der Bundesfinanzminister gefragt.

**Oda Hassepaß** (GRÜNE) führt an, dass die Erlöse seit Einführung des Deutschlandtickets gestiegen seien, aber nicht die Verkehrsleistungen. Warum stehe das Deutschlandticket dann immer wieder infrage? Welcher Gap müsse ausgeglichen werden?

**Kristian Ronneburg** (LINKE) stellt die Nachfrage, wann die nächste Konferenz der Verkehrsminister/-innen stattfinden werde.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) erläutert, das Deutschlandticket beinhalte einen Ausgleich innerhalb Deutschlands. Wenn die Nachfrage in Berlin steige, müssten die Einnahmen in Berlin nicht in gleichem Maße steigen. Es werde jetzt in der Abrechnung zum Postleitzahlensystem gewechselt, woraus sich ggf. neue Erkenntnisse für Berlin ergäben.

**André Darmochwahl** (SenMVKU) ergänzt, auf der Sonder-VMK am 18. September werde noch einmal über die Linie der Verkehrsminister gegenüber dem Bund diskutiert. Die Erlöse seien gestiegen und dafür im Restsortiment gesunken, weil Menschen umgestiegen seien.

**Oda Hassepaß** (GRÜNE) wendet ein, dass die Erlöse in Berlin insgesamt gestiegen seien.

**André Darmochwahl** (SenMVKU) bestätigt dies, aber die Ertragskraft sei trotzdem geringer, weil die Nutzung der Verkehrsmittel überproportional gestiegen sei, sodass sich die Kosten

der Verkehrsunternehmen verändert hätten. Bei der Schlussabrechnung könnten sich noch Verschiebungen zwischen den Bundesländern ergeben.

**Tino Schopf** (SPD) fragt, ob auch die kostenfreie Mitnahme von Kindern Bestandteil der Gespräche sei.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) antwortet, es gehe zunächst um die Sicherung des Ticketangebots.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass die Frage damit erledigt sei.

## NVP

### Frage Nr. 78, Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

„Wie soll der Haushalt ohne verabschiedeten NVP „auf Kurs“ gebracht werden?“

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) führt aus, der NVP befinde sich im Aufstellungsprozess; derzeit werde am Bedarfsplan gearbeitet. Sie habe das Verfahren umgestellt, denn es sei nicht sinnvoll, einen NVP aufzustellen, ohne zu wissen, welche finanziellen Mittel im Haushalt zur Verfügung stünden. Der NVP werde nach den haushälterischen Rahmenbedingungen aufgestellt. Entsprechendes gelte für die Revision mit der BVG, in die man jetzt einsteige, um sie nach Kenntnis der finanziellen Rahmenbedingungen abschließen zu können.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) konstatiert eine Umkehr der Logik, denn solche Planwerke seien stets auf einer fachlichen Grundlage erstellt und fortgeschrieben worden. Der NVP stelle den Bedarf dar, der kurz-, mittel- und langfristig abgearbeitet und immer wieder überprüft werde. Nun solle Fachpolitik nach Kassenlage oder politischem Gutdünken gemacht werden. Wolle die Koalition diese Logikumkehr vollziehen oder an den etablierten Strukturen weiterarbeiten? Es reiche für eine adäquate Nahverkehrsplanung in Berlin nicht aus, wenn die Koalition das Mindestmaß politischer Gemeinsamkeiten umsetze.

**Johannes Kraft** (CDU) hält entgegen, dass der Ansatz nicht Gutdünken oder politische Mehrheitsbildung, sondern die fachliche Ebene betreffe, allerdings zunächst geschaut werde, was realistisch umsetzbar sei.

**Rolf Wiedenhaupt** (AfD) erwidert, dass dies der falsche Ansatz sei. Im NVP sei zunächst festzustellen, was man brauche. Danach sei es Aufgabe der Politik, dies finanziell zu unterlegen, statt die Bedürfnisse einzuschrumpfen.

**Johannes Kraft** (CDU) betont, dass die Politik auf Basis fachlicher Einschätzungen Schwerpunkte definiere. Man müsse dafür sorgen, dass die Menschen mobil sein könnten. Damit dies sicher und stabil funktioniere, müsse man wissen, wie viel Geld zur Verfügung stehe.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) wendet sich dagegen, verschiedene Ebenen zu vermischen. Stabilität betreffe den operativen Betrieb bei BVG und S-Bahn. Der NVP sei ein fachliches Planwerk als Anforderung aus dem PBefG ohne Anerkennung irgendeiner Haushaltslage. Bei i2030 gehe es ebenfalls um Projekte, um deren Finanzierung noch gerungen werde. Wenn

man zu Planungen nach Kassenlage übergehe, führe dies zu einem strategischen Problem, denn es werde nicht mehr antizipiert, was man brauche. Seine Fraktion sei gegen Verkehrspolitik nach Kassenlage. Zugleich bringe die Senatorin Projekte wie eine Magnetschwebebahn ins Gespräch, ohne sie nach öffentlichem Diskurs, Beteiligung der Verbände und Senatsbeschluss in den NVP als Richtschnur aufzunehmen, worin er einen Widerspruch erkenne.

**Rolf Wiedenhaupt** (AfD) unterstreicht, dass die Politik eine fachliche Einschätzung der Verwaltung über die Bedarfe im Nahverkehr brauche und anschließend die Finanzierung diskutiere. Insofern brauche man erst den NVP, statt ihn später an knappen Mitteln auszurichten.

**Tino Schopf** (SPD) verweist darauf, dass der NVP 2024-2028 betreffe, es hier aber um den Haushalt 2026/27 gehe. Wie passe dies zusammen? Wann werde SenMVKU den NVP-Entwurf in die Mitzeichnung geben und der Senat den NVP beschließen?

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) erklärt, dass sie den Ausführungen des Herrn Abg. Kraft zustimme, was nicht bedeute, dass der NVP verkehrspolitisch und -planerisch nicht ambitioniert aufgestellt werde, was man diesen und auch den nachfolgenden Generationen schuldig sei, allerdings müsse man schauen, was man sich dann leisten könne. Den genauen Zeitplan zur NVP-Aufstellung werde sie nachliefern.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass hierzu schriftlich berichtet werde.

## **Kulturzug**

### Frage Nr. 79, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Durch welchen Ansatz bzw. im Rahmen welches Verkehrsvertrags wird bislang der sog. Kulturzug finanziert?

Ist es geplant, dass der sog. Kulturzug nach Wroclaw/Polen auch in 2026/27 fortgeführt wird?

Wie hoch ist der Anteil, der bei einer Fortführung und Weiterfinanzierung des Kulturzuges in 2026/27 auf das Land Berlin entfallen würde?“

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) berichtet, die Kosten für Berlin seien von anfangs 200 000 Euro auf mittlerweile 810 000 Euro 2025 gestiegen. Trotz vielfältiger Bemühungen erfolge keine finanzielle Beteiligung durch Polen und auch nicht mehr durch die DB. Eine Finanzierung müsste im Kapitel 0730 Titel 54080 – Leistungen des Regionalbahnverkehrs – nach dem Ausstieg Brandenburgs allein durch Berlin erfolgen, wozu sich SenMVKU nicht in der Lage sehe. Im Rahmen der Haushaltsaufstellung sei kein Ansatz hinterlegt worden.

**Daniel Wesener** (GRÜNE) erkundigt sich nach dem Beitrag der Skzl, wo 2027 das Kulturprogramm im Kulturzug finanziert werde. Seine Fraktion würde die Aufrechterhaltung des Angebots begrüßen, wengleich natürlich bedauerlich sei, dass sich Brandenburg und Polen nicht beteiligten. SenMVKU und Skzl sollten sich noch einmal abstimmen und dafür gegenüber den Partnern, insbesondere dem Bund als Eigentümer der DB, einsetzen.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) teilt mit, dass sich bislang SenMVKU und MIL am Betrieb des Zuges beteiligt hätten. Sie wisse nicht, ob sich das MIL auch am Kulturprogramm beteiligt habe. Es führen auch noch andere Züge nach Polen, sodass man das Kulturprogramm ggf. in einen anderen Zug bringen könnte.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass die Frage damit erledigt sei.

### **Titel 35903 – Entnahme aus der Rücklage nach § 62 LHO –**

#### Frage Nr. 88a, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Bitte um schriftlichen Bericht, welche Vorhaben im Zusammenhang mit dem ÖPNV, der Beschaffung und Ertüchtigung von Schienenfahrzeugen mit den Entnahmen aus der Rücklage finanziert werden sollen“

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) trägt vor, die Rücklage existiere schon viele Jahre. Dort lägen zweckgebundene Regionalisierungsmittel aus Vorjahren, die v. a. für die Sanierung von S-Bahn-Altfahrzeugen genutzt würden, damit diese möglichst lange zur Verfügung stünden, bis das laufende Vergabeverfahren erfolgreich abgeschlossen werde. Die restlichen Mittel würden möglicherweise für weitere Instandhaltungsmaßnahmen genutzt.

**Rolf Wiedenhaupt** (AfD) stellt die Nachfrage, ob diese Mittel nur für Ertüchtigungsmaßnahmen und nicht für Neubeschaffungen o. Ä. verwendet würden.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) bestätigt dies.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass die Frage damit erledigt sei.

#### Frage Nr. 88b, Fraktion Die Linke

„Für welche Ausgaben im Zusammenhang mit dem ÖPNV sollen die Mittel verwendet werden?“

Wieviel verbleibt nach den geplanten Entnahmen in der Rücklage?

Welche zusätzlichen Ertüchtigungsmaßnahmen aufgrund der verzögerten S-Bahn-Vergabe sind zu welchen Kosten erforderlich?“

**Kristian Ronneburg** (LINKE) bittet um schriftliche Beantwortung der zweiten und dritten Frage.

Der **Ausschuss** beschließt entsprechend.

## **Titel 52108 – Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs –**

### Frage Nr. 89b, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Bitte um Bericht zu Maßnahmen mit Finanzierungsbescheid 2025, die voraussichtlich nicht abgeschlossen werden (bitte aufschlüsseln: Bezirk, Straßenabschnitt und Länge, Typ/Führungsform, typische angelegte Breite, Datum der verkehrsrechtlichen Anordnung, Baubeginn, geplante Kosten, Gründe für Verzögerung)?

Für welche zusätzlichen Maßnahmen wurden den Bezirken Finanzierungen im Rahmen des bezirklichen Radprogramms für das Jahr 2026 in Aussicht gestellt und wie hoch ist die erwartete Vorbelastung der Haushaltstitel durch Erneuerungsbescheide (bitte aufschlüsseln: Bezirk, Straßenabschnitt und Länge, Typ/Führungsform, geplante Kosten)?

Für welche Maßnahmen sollen Fördermittelanträge bei Bundesprogrammen gestellt werden (bitte aufschlüsseln: Bezirk, Straßenabschnitt und Länge, Typ/Führungsform, geplante Kosten)?“

**Oda Hassepaß** (GRÜNE) fragt, wie die Senatorin den Berlinerinnen/Berlinern die Kürzung um über 60 Prozent erkläre, obwohl der Radverkehr 18 Prozent in Berlin ausmache, und wie diese begründet sei, denn der Bedarf sei nach dem Radverkehrsplan viel größer.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) antwortet, SenMVKU sei von den Ist-Ausgaben ausgegangen und habe entsprechende Kürzungen vorgenommen. Sie bedauere diese, aber man habe im Haushalt eine funktionierende Stadt sicherstellen müssen.

**Oda Hassepaß** (GRÜNE) wendet ein, dass 2023/24 durch den Radwegestopp sehr wenig umgesetzt worden sei, sodass die entsprechenden Ist-Ausgaben nicht zum Maßstab gemacht werden könnten. Angesichts des Umfangs des Radverkehrs in Berlin funktioniere die Stadt nicht, wenn nur 0,1 Prozent der Mittel in den Radverkehr flössen.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) hält entgegen, dass 2023 und 2024 Radverkehrsplanungen durchgeführt und umgesetzt worden seien. Es habe keinen Radwegestopp gegeben, sondern eine Überprüfung. Nahezu alle Maßnahmen seien weiter geplant und umgesetzt worden.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass hierzu schriftlich berichtet werde.

## **Titel 52115 – Unterhaltungsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen –**

### Frage Nr. 90b, Fraktion Die Linke

„Wie hoch ist der voraussichtliche Mittelabfluss in 2025? Warum war der Mittelabfluss in 2024 so gering?

Gibt es noch Finanzierungen aus anderen Titeln?

Welche Projekte sind für 2026 und 2027 in der Planung?“

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) führt aus, neben dem Titel 72019 – Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen – solle dieser Titel den Bezirken ermöglichen, niedragschwellig Mittel zu erhalten, um die Barrierefreiheit von Bushaltestellen mit konsumtiven Maßnahmen zu verbessern. Der Prozess sei bei beiden Titeln für die Bezirke nicht einfach handhabbar und wenig bedarfsgerecht, sodass die Nachfrage sehr gering sei. Die Begrenzung auf konsumtive und nicht investive Maßnahmen erschwere die Mittelnutzung stark.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) bittet um schriftliche Beantwortung, da nicht alle Fragen beantwortet seien.

**Antje Kapek** (GRÜNE) macht geltend, dass sehr wohl Anträge aus den Bezirken gekommen seien, es aber an ausgebliebenen Finanzierungszusagen durch SenMVKU gelegen habe. Nach welchen Kriterien erfolgten diese, und wie könnten die Probleme für 2026/27 gelöst werden?

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass hierzu schriftlich berichtet werde.

### **Titel 52121 – Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit –**

#### Frage Nr. 91a, Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

„Warum wird der Ansatz so reduziert, dass er unter den Ausgaben von 2024 liegt? Waren die Maßnahmen im Jahr 2024 überausreichend, so dass die Maßnahmendichte verringert werden kann? Welche konkreten Maßnahmen sind nötig, um die Verausgabung der angesetzten Mittel (Ansatz 2025) zu realisieren? Übersicht aller in 2024 umgesetzten Maßnahmen erbeten.“

**Tino Schopf** (SPD) fragt, woran sich die Senatorin bei den Ansätzen 2026/27 mit jeweils 3 Mio. Euro orientiert habe, denn das Ist habe bei 3,5 Mio. Euro gelegen.

**Oda Hassepaß** (GRÜNE) schließt die Frage an, ob SenMVKU hier nach den gesetzlichen Vorgaben und dem 100-Tage-Plan vorgehe.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) erklärt, dass sich SenMVKU am Ist orientiert habe. Es seien nicht alle Mittel abgerufen worden, z. B. aufgrund nicht besetzter Stellen in den bezirklichen Straßen- und Grünflächenämtern, Ausschreibungen von Baumaßnahmen, auf die sich keine Baufirmen beworben hätten, oder anderer technischer Schwierigkeiten im Bauablauf. Die Notwendigkeit der Höhe des jetzigen Titelansatzes stehe nicht infrage.

**Antje Kapek** (GRÜNE) merkt an, dass es sich um den letzten Haushalt in dieser Wahlperiode handle, mit dem die Koalition ihre Versprechen im Koalitionsvertrag und in den Richtlinien der Regierungspolitik einlösen könne. Der reduzierte Ansatz zeige, dass der Koalition Verkehrssicherheit egal sei, denn angesichts von Rekordzahlen verunglückter Kinder und getöteter Menschen bedeute dies weniger Sicherheit. Der Verweis auf Haushaltssystematik sei unpolitisch. Dieser Haushalt sei ein Offenbarungseid in Sachen Verkehrssicherheit.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) verweist darauf, dass die Bezirke nicht die entsprechenden Ressourcen hätten, um die Mittel abzurufen. SenMVKU stehe den Bezirken schon bei

den Fußgängerüberwegen zur Seite. Ihr sei sehr an der Verkehrssicherheit gelegen, SenMVKU verhalte sich entsprechend.

**Tino Schopf** (SPD) bittet um Erläuterung, wie es sein könne, dass angeblich keine Mittel abgerufen würden, wenn das Ist 3,5 Mio. Euro betrage, aber der Ansatz nur 3 Mio. Euro.

**Rolf Wiedenhaupt** (AfD) fragt, ob sich SenMVKU mit den Bezirken abgestimmt habe, inwieweit dort 2026/27 Ressourcen aufwüchsen, sodass der Bedarf der Bezirke deutlich höher sein könne.

**Daniel Wesener** (GRÜNE) unterstreicht, dass das Ist 2024 gegen die Ansatzreduzierung spreche. Das Sonderprogramm im Kapitel 2707 – Aufwendungen der Bezirke – Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt – werde auf niedrigem Niveau fortgeschrieben. Die Titel seien gegenseitig deckungsfähig. Im dortigen Titel 52121 liege das Ist mit knapp 800 000 Euro unter dem Ansatz von 1,5 Mio. Euro. Er frage nach dem vorläufigen Ist 2025. Im Hinblick auf die Zahlen gehe die Argumentation der Senatorin nicht auf.

**Antje Kapek** (GRÜNE) führt an, dass nicht zutreffe, dass die Bezirke keine Ressourcen hätten und keine Anträge stellten. Vielmehr erteile SenMVKU keine Finanzierungszusagen oder so spät im Jahr, dass die Maßnahmen nicht mehr umgesetzt werden könnten und im nächsten Jahr neu beantragt werden müssten. Insofern sei das Ist keine Abbildung der Realität, sondern v. a. ein politisches Ist durch nicht bewilligte Projekte. Gleiches gelte für die Fußverkehrsprojekte, die die Bezirke selbst schon längst umgesetzt hätten. Die sogenannte Unterstützung auf der Landesebene habe eher dazu geführt, dass alles um zwei Jahre verschleppt worden sei.

**Oda Hassepaß** (GRÜNE) hebt hervor, dass Ansätze für die Brücken- und Straßensanierung auch nicht einfach fortgeschrieben werden könnten, wenn Mehrbedarf bestehe. Warum werde bei der Verkehrssicherheit anders gehandelt?

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) hält entgegen, dass es um die funktionierende Stadt gehe; Brücken dürften nicht wegbrechen und dadurch Menschen zu Schaden kommen.

**Stefan Reepschläger** (SenMVKU) ergänzt, derzeit seien gut 2 Mio. Euro von angesetzten 4 Mio. Euro festgelegt.

**Antje Kapek** (GRÜNE) verweist auf 55 Verkehrstote im letzten Jahr.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) bemerkt, dass dieser Vergleich nicht richtig sei, denn das Wegbrechen einer Brücke könne man nicht sehenden Auges zulassen; dies grenzte an Vorsatz. Sie habe sich zu den Verkehrstoten sehr deutlich geäußert und zum Ausdruck gebracht, dass diese Zahl nicht bleiben dürfe und man alles daran setze, diese Zahl zu verringern. Bis zum aktuellen Zeitpunkt sehe man eine Verbesserung in diesem Jahr.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass hierzu schriftlich berichtet werde.

[Unterbrechung der Sitzung von 16.50 bis 17.02 Uhr]

## **Titel 52122 – Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs –**

### Frage Nr. 92 a, Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

„Warum wird der Ansatz so reduziert, dass er unter den Ausgaben von 2024 liegt? Waren die Maßnahmen im Jahr 2024 überausreichend, so dass die Maßnahmendichte verringert werden kann? Welche konkreten Maßnahmen sind nötig, um die Verausgabung der angesetzten Mittel (Ansatz 2025) zu realisieren? Übersicht aller in 2024 umgesetzten Maßnahmen erbeten.“

**Tino Schopf** (SPD) merkt an, im Jahr 2024 habe es ein Ist von rund 4,7 Mio. Euro gegeben. Für das Jahr 2026 seien nunmehr lediglich 2,6 Mio. Euro vorgesehen. Demnach seien hier 2,1 Mio. Euro gekürzt worden. Er bitte um eine Erklärung, nachdem die Senatorin ausgeführt habe, man orientiere sich an den Ist-Werten.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, die Frage – sowie die Fragen 92 b und c – würden schriftlich beantwortet.

## **Titel 52144 – Maßnahmen zur Umsetzung einer Sharing-Strategie –**

### Frage Nr. 94 a, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Warum braucht es diesen neuen Titel?  
Wo ist die Sharing-Strategie festgeschrieben, welche Maßnahmen sind definiert und welche Verkehrsträger sind eingeschlossen?“

Welche Form von Evaluation wird angestrebt, um die Wirksamkeit von Strategie und Maßnahmen in Bezug auf die festgelegten Ziele zu überprüfen? Falls keine, wie ist der Zeitplan zur Erarbeitung einer Sharing-Strategie und der Maßnahmen?

Inwiefern ist ein städtisch steuerbares Fahrradverleihsystem eine dieser Maßnahmen?  
Inwiefern ist die Sicherung und der Ausbau von Jelbi Teil dieser Strategie?

Wann und wie ist mit Neuregelungen zum Abstellen und Nutzen von Elektro-Kleinstfahrzeugen zu rechnen?

Wie verhält sich dies im Zusammenhang mit der angekündigten Beendigung von MUVA? Was genau sind die weiteren Pläne für MUVA?“

**Antje Kapek** (GRÜNE) bittet darum, dass Ausführungen dazu gemacht würden, ob das Angebot Muva eingestellt werden solle. Sie gehe davon aus, dass diese Frage mündlich beantwortet und damit auch erledigt werden könne.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) legt dar, für mobilitätseingeschränkte Personen gebe es unterschiedliche Angebote finanziert von mehreren Ressorts. Es gebe Inklusionstaxen, Sen-ASGIVA finanziere Maßnahmen, ihr Haus finanziere Muva. Hinzu komme der VBB-Begleitservice, der sichergestellt worden sei. Diese Themenfelder würden überprüft, um zu einem guten Angebot für mobilitätseingeschränkte Personen zu kommen. Dafür werde ein Konzept erarbeitet.

**Vorsitzender Lars Bocian** fragt, ob der schriftliche Berichtswunsch damit erledigt sei.

**Antje Kapek** (GRÜNE) bekundet, die Antwort sei nicht eindeutig gewesen. Wenn es eine eindeutige Antwort gebe, könne die Frage für erledigt erklärt werden, andernfalls müsse sie schriftlich beantwortet werden, was ihr leidtun würde.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) weist die Ausführung zurück, denn sie klinge so, als mache sie in Person ihrer Verwaltung zusätzliche Arbeit. – Sie wiederhole: Es gebe drei Angebote für mobilitätseingeschränkte Personen. Dies sei weder finanziell noch konzeptionell sinnvoll, weil sich die Angebote auch überschneiden. Angesichts der finanziellen Restriktionen sei es die Aufgabe, insgesamt zu einem guten Angebot für mobilitätseingeschränkte Personen zu kommen. Ob das Muva, Inklusionstaxen oder das SenASGIVA-Angebot sein werde, werde sich in dem Konzept herausstellen. Da das Konzept erst noch erstellt werde, könne sie derzeit weder mit Ja noch mit Nein antworten.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass die Teilfrage nach dem Muva-Angebot damit erledigt sei. Die weiteren Fragen unter Nr. 94 a sowie Nr. 94 b würden schriftlich beantwortet.

#### **Titel 53121 – Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an Planungen –**

Frage Nr. 99 c, Fraktion Die Linke

„Was wurde im DHH 24/25 finanziert und was ist für 26/27 geplant?“

**Kristian Ronneburg** (LINKE) stellt klar, wenn auch andere Fraktionen zu einem Titel Fragen gestellt hätten, und diese schriftlich beantwortet werden sollten, und nur seine Fraktion um eine mündliche Antwort gebeten habe, sollten alle Fragen der Einfachheit halber schriftlich beantwortet werden.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass demnach auch die Frage Nr. 99 c komplett schriftlich beantwortet werde.

#### **Titel 52135 – Straßenregenentwässerung –**

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

**Stefan Reepschläger** (SenMVKU) berichtet, SenFin habe darum gebeten, mitzuteilen, dass Titel 52135 und Titel 54059 im Druckstück des Einzelplans 07 des Haushaltsplanentwurf 2026/2027 doppelt aufgeführt seien. SenFin werde Austauschseiten vorbereiten.

#### **Titel 54060 – Aufwendungen für das Deutschlandticket –**

Frage Nr. 105 a, Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

„Wie gestaltet sich die Diskussion beim Deutschlandticket im Hinblick auf die Berücksichtigung von Auszubildenden und Familien und welche Position nimmt das Land Berlin in dieser Debatte ein?“

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) betont, für das Land Berlin stehe der Erhalt des Deutschlandtickets insgesamt im Fokus. Dieser hänge von der Ausgestaltung des Regionalisierungsgesetzes ab, das sich derzeit im parlamentarischen Verfahren befinde. Eine weitere Ausdifferenzierung der Deutschlandticket-Tarifpalette auf Bundesebene werde aktuell nicht diskutiert, weil dies noch weiteren Bedarf mit sich brächte, den aktuell weder der Bund noch die Länder tragen wollten noch könnten.

**Oda Hassepaß** (GRÜNE) wirft die Frage auf, ob das Azubiticket auch in Form des Deutschlandtickets – so wie das Semesterticket – angeboten werden solle.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) bestätigt, dass es um eine Form des Deutschlandtickets-Job gehen werde.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, die Fragen 105 b und 105 c würden schriftlich beantwortet. Die Frage Nr. 105 a sei beantwortet.

#### **Titel 54080 – Leistungen des Regionalbahnverkehrs –**

##### Frage Nr. 110 a, Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

„Wie erklärt sich der Aufwuchs konkret? Bitte um eine tabellarische Aufstellung der bislang erbrachten Leistungen, des jeweiligen Finanzierungs- und Vergütungsanspruchs sowie der durch das Land geleisteten Zahlungen für das Jahr 2024 bis zum aktuellen Stand. Darüber hinaus wird um eine detaillierte Aufstellung der Teilansätze des entsprechenden Titels für die Haushaltsjahre 2026 und 2027 sowie für die entsprechenden Verpflichtungsermächtigungen gebeten.“

##### Frage Nr. 110 b, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Können alle im Verkehrsvertrag vereinbarten Leistungen mit den vorgesehenen Mitteln finanziert werden?“

Bitte um Bericht der vom VBB bei den Verkehrsträgern bestellten Leistungen 2024 bis 2027 (Bitte jährlich und nach Teilnetzen aufschlüsseln: Zug-Kilometer, Sitzplatz-Kilometer)

Welche Gründe führten zur Erhöhung der Mittelansätze?“

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) führt aus, der Aufwuchs ergebe sich vor allem aus vertraglichen Preisanpassungen aufgrund gestiegener Kosten sowie zwei Betriebsaufnahmen mit Leistungssteigerungen im Netz – Nord-Süd II und Berlin–Stettin ab Ende 2026.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, Frage Nr. 110 a sei damit beantwortet, die Frage 110 b werde schriftlich beantwortet.

## **Titel 54084 – Leistungen außerhalb der Verkehrsverträge an Verkehrsunternehmen**

### Frage Nr. 112 a, Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

„Welche konkrete Zielsetzung verfolgt der neu eingerichtete Titel, und welche Bedeutung wird ihm beigemessen – insbesondere vor dem Hintergrund, dass hierfür bislang nur geringe Mittel veranschlagt wurden?“

### Frage Nr. 112 b, Fraktion Die Linke

„a) Warum neuer Titel?

b) Wenn die Leistungen für das Schülerticket, das Azubiticket und barrierefreie Beförderungsangebote aus diesem Titel geleistet werden sollen, warum sind hier nur 1.000 Euro veranschlagt?“

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) erläutert, der Titel sei neu eingerichtet worden und diene der Haushaltswahrheit und -klarheit. Es gebe keine zusätzlichen Ansätze, vielmehr seien Sachverhalte aus Titel 54045 – Leistungen des innerstädtischen ÖPNV – und Titel 54080 – Leistungen des Regionalbahnverkehrs – dorthin verschoben worden. Dies sei aufgrund eines Übermittlungsfehler leider nur textlich, nicht jedoch bei den Beträgen erfolgt.

Verlagert werden solle die Pauschale für den Schüler- und Ausbildungsverkehr, das kostenlose Schülerticket, die Nachfolgelösung für das Azubiticket, das Landesbeschäftigtenticket, barrierefreie Beförderungsangebote sowie Regieleistungen aus Titel 54080 – Leistungen des Regionalbahnverkehrs –.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) bittet darum, dass die Summen der Teilansätze schriftlich nachgereicht werden sollten.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass die Frage Nr. 112 a damit beantwortet sei.

## **Titel 54085 – Erstattung Schuldendienst an die BVG –**

### Frage Nr. 113 a, Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

„Welche konkrete Zielsetzung verfolgt der neu eingerichtete Titel, und welche Bedeutung wird ihm beigemessen?“

### Frage Nr. 113 b, Fraktion Die Linke

„a) Warum neuer Titel?

a) Welcher Vertrag soll mit der BVG geschlossen werden?

b) Welche Investitionen sollen daraus finanziert werden?

c) Die Zins- und Tilgungsleistungen welcher Investitionen erfolgt über diesen Titel? Wie hoch waren die Ursprungsinvestitionen, welcher Betrag ist noch offen und wie ist der weitere Zahlungsplan?“

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) erläutert, der neu eingerichtete Titel diene der Haushaltswahrheit und -klarheit. Es gebe keine zusätzlichen Ansätze, vielmehr seien Sachverhalte aus Titel 54045 – Leistungen des innerstädtischen ÖPNV – hierher verschoben worden. Nach Mittelverlagerungen weise der Titel in den Jahren 2026 und 2027 je 120,252 Mio. Euro aus. Verlagert werden sollten die Zahlungen für Abschreibungen und Zinsen von Investitionen in Fahrzeuge und Anlagen.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass die Fragen gleichwohl schriftlich beantwortet werden sollten.

#### **Titel 54220 – Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr –**

##### Frage Nr. 114 c, Fraktion Die Linke

**Kristian Ronneburg** (LINKE) teilt mit, seine Fraktion werde zu diesem Titel noch eine Frage zum Nahverkehrsplan schriftlich nachreichen.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass Frage Nr. 114 in Gänze schriftlich beantwortet werde und die Fraktion Die Linke noch eine Frage nachreichen wolle.

#### **Titel 67122 – Ersatz von Ausgaben an Wohnungsbaugesellschaften –**

##### Frage Nr. 119, Fraktion Die Linke

„Warum fällt der Titel weg?“

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass die Frage schriftlich beantwortet werde.

#### **Titel 68252 – Zahlungen an die Landesschienefahrzeuganstalt (LSFB) –**

##### Frage Nr. 123, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Warum wird die Verpflichtungsermächtigung 2025 nicht in Anspruch genommen? Warum werden keine Transaktionskredite zur Finanzierung von zusätzlichen Fahrzeugen genutzt?“

Bitte um Bericht der geplanten Finanzierungen (bitte tabellarisch auflisten: Schienenfahrzeugtyp, Anzahl, geplante Kosten).“

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) erklärt, der Titel bilde die Zahlen für die Landesschienefahrzeuganstalt ab, damit diese aufgebaut werden könne. Aufgrund der Zeitverzögerungen bei der S-Bahn-Vergabe würden nicht alle Mittel in der ursprünglich geplanten Höhe benötigt. Zum Finanzierungskonzept der Fahrzeuge, die erst in einiger Zeit benötigt würden, sei noch keine abschließende Entscheidung getroffen worden. Hinsichtlich des Nachprüfungsverfahrens bestehe Bedarf, jedoch kein akuter.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, die Frage solle gleichwohl schriftlich beantwortet werden.

## **Titel 68579 – Mitgliedsbeiträge –**

### Frage Nr. 129, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Inwiefern wird eine Mitgliedschaft im Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) als notwendig erachtet, wenn gleichzeitig die Mittel für Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Berlin gekürzt werden?“

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) wiederholt, der Senat stehe für Verkehrssicherheit. Deshalb sei eine Mitgliedschaft im Deutschen Verkehrssicherheitsrat essentiell, weshalb man dort weiterhin Mitglied bleiben werde.

**Vorsitzender Lars Bocian** stellt fest, die Frage sei damit beantwortet.

## **Titel 72018 – Verbesserungen der Umsteigebeziehungen im ÖPNV –**

### Frage Nr. 131 c, Fraktion Die Linke

„Warum fällt der Titel weg?“

**Dr. Sören Wustrow** (SenMVKU) erläutert, Ausgaben aus diesem Titel dienten der Verbesserung der Umsteigebeziehungen, was meist mit dem barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen verbunden sei. Die Maßnahmen seien zusammengelegt worden und würden nunmehr aus Titel 72019 – Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen – finanziert.

**Rolf Wiedenhaupt** (AfD) fragt, ob demnach auch die Mittel für die Überdachung des Umsteigebereichs zwischen S-Bahnhof Charlottenburg und U-Bahnhof Wilmersdorfer Straße am Stuttgarter Platz verlagert worden seien.

**Dr. Sören Wustrow** (SenMVKU) antwortet, diese nachgefragte Maßnahme werde anders finanziert. Die bereitgestellten Mittel hätten über Titel 72018 nicht verausgabt werden können. Die neue Finanzierungsart befinde sich in der Abstimmung zwischen Bezirk, Deutscher Bahn und SenMVKU.

Auf die Frage von **Rolf Wiedenhaupt** (AfD), ob es demnach zurzeit keine Mittel in diesem Titel für diese Maßnahme gebe, bestätigt **Dr. Sören Wustrow** (SenMVKU), dass dies der Fall sei. Vermutlich werde die Finanzierung per Zuwendung an die Deutsche Bahn finanziert werden. Dies hänge jedoch von den bereits erwähnten Abstimmungen ab.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, die Berichtsbitten zu den Fragen Nr. 131 a und 131 c seien erledigt, die Berichtsbite zur Nr. 131 b werde aufrecht erhalten.

## **Titel 72019 – Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen –**

### Frage Nr. 132 b, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Aus welchen Titeln wird der Umbau von Bushaltestellen stattdessen finanziert und welche Bushaltestellen wurden in 24/25 umgebaut? Wird an dem Ziel des barrierefreien Umbaus von 100 Haltestellen im Jahr festgehalten? Wie soll dies umgesetzt

werden? Wenn nein, warum nicht? Der Umbau von wie vielen Haltestellen pro Jahr wird stattdessen angestrebt?“

**Daniel Wesener** (GRÜNE) bezieht sich auf die Antwort zu Titel 72018, in der es geheißen habe, die Maßnahmen sollten nunmehr aus diesem Titel finanziert werden. In diesem Titel seien jedoch jeweils nur Merkansätze ausgewiesen.

**Dr. Sören Wustrow** (SenMVKU) bestätigt, derzeit sei in Titel 72019 lediglich ein Merkansatz ausgewiesen, weil noch ausreichend Mittel aus dem SIWA zur Verfügung ständen, in dem in den Vorjahren erhebliche Mittel dafür vorgesehen gewesen seien, die bislang noch nicht vollständig abgerufen seien. Deshalb sei es für die kommenden beiden Jahre nicht erforderlich, einen Ansatz im Haushaltsplan dafür vorzusehen.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, die Berichtsbitte unter Nr. 132 b sei erledigt, die Fragen Nr. 132 a und 132 c würden schriftlich beantwortet.

### **Titel 81217 – Aufbau und Betrieb eines berlinweiten Veranstaltungskalender –**

#### Frage Nr. 136, Fraktion Die Linke

„Was stimmt den Senat so optimistisch, dass dieses Konzept tatsächlich in 2027 angegangen wird?“

**Melanie Jachtner** (SenMVKU) erläutert, in der Vergangenheit sei das Projekt mit Geld hinterlegt worden. Im Rahmen der auferlegten Sparsumme sei geprüft worden, wo sich Einsparmöglichkeiten ergäben. Deshalb sei der Titel mit einem Merkansatz versehen worden. In finanziell besseren Zeiten könne der Titel dann wieder befüllt werden.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, die Frage sei damit beantwortet und erledigt.

### **Titel 83130 – Kapitalzuführung an die BVG –**

#### Frage Nr. 140 a, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Welche Ziele verfolgt der Senat mit dieser Eigenkapitalzuführung und welche BVG-Vorhaben (konkreten Investitionen bzw. Wertsteigerungen) sollen im Rahmen dieser finanziellen Transaktionen finanziert werden?  
(Bitte tabellarisch auflisten: zu finanzierendes BVG-Vorhaben, Umsetzungszeitraum, Volumen der finanziellen Transaktion)

Weshalb lassen sich diese als Klimaschutzmaßnahmen klassifizieren?

Wie verhält es sich diesbezüglich mit der Verwendung der 2025er Mittel?

Welchen Hintergrund hat die deutlichen Absenkung der Mittel für diese Investitionsfördermaßnahme im Vergleich zum Plan-Ansatz 2025?

Welche Planung für die weitere Beschaffung von E-Bussen gibt es bei der BVG (bitte in Jahresscheiben ausweisen) bis 2030?“

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) trägt vor, im Klimapakt würden insbesondere Maßnahmen der Landesbetriebe zusammengefasst, mit denen das Land Berlin seine Klimaziele erreichen wolle. Bei der BVG betreffe dies u. a. die Dekarbonisierung der Busflotte, bei der die Finanzierung auf Eigenkapitalzuschüsse umgestellt worden sei. Dadurch ergebe sich keine grundlegende Änderung an der Dekarbonisierung. Weitere Maßnahmen seien im Titel nicht enthalten.

**Antje Kapek** (GRÜNE) verweist auf die letzte Frage zu dem Titel, die laute, welche weiteren Planungen für die weitere Beschaffung von E-Bussen es bis 2030 bei der BVG gebe.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) erklärt, diese Teilfrage werde schriftlich beantwortet.

**Vorsitzender Lars Bocian** stellt fest, neben der Teilfrage zur Beschaffung von E-Bussen werde zudem die Frage Nr. 140 b schriftlich beantwortet.

**Titel 88101 – Anteil Berlins an der Vorbereitung und Durchführung von Verkehrswegebaumaßnahmen des Bundes –**

Frage Nr. 141 a, Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

„Können diese Mittel auch für andere Maßnahmen verwendet werden oder sind sie ausschließlich zweckgebunden für die Ortsumgehung Ahrensfelde?“

**Melanie Jachtner** (SenMVKU) betont, in dem Titel seien allein Gelder für den Berliner Anteil für die Ortsumfahrung Ahrensfelde veranschlagt.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, die Frage Nr. 141 a sei damit beantwortet, die Fragen unter 141 b und 141 c würden schriftlich beantwortet.

**Titel 89101 – Zuschüsse an die Berliner Wasserbetriebe für die Straßenregenentwässerung –**

Frage Nr. 142, Fraktion Die Linke

„Warum fällt der Titel weg? Worüber werden die Maßnahmen künftig finanziert?“

**Christiane Krause** (SenMVKU) erläutert, der Titel werde von SenMVKU verwaltet. Der Titel sei aufgrund der Vorgaben zur Einhaltung der Eckwerte des Haushaltsplans 2026/2027 gekürzt worden. Derzeit würden alternative Finanzierungen gemeinsam mit dem Referat II B – Wasserwirtschaft, Wasserrecht, Geologie – eruiert. Um die Straßenregenentwässerung auf andere Weise zu finanzieren, werde überlegt, dies mit den Wasserbetriebe mittels des Wirtschaftsplans zu finanzieren. Derzeit sei jedoch unklar, ob bis Ende des Jahres eine Klärung erfolgen könne.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, die Frage solle weiterhin schriftlich beantwortet werden.

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

### Frage Nr. 145, Fraktion Die Linke

„Bitte um Bericht zum Stand des Projekts.“

**Dr. Julius Menge** (SenMVKU) weist darauf hin, den aktuellsten Stand zum Projektstand finde man im Ticker der DB InfraGO AG, die das Projekt operativ und planerisch betreue. Die Länder Berlin und Brandenburg unterstützten es.

Für die Maßnahme seien EU-Fördermittel aus dem Programm Connecting Europe Facility – CEF – beantragt worden. Sie seien in mehreren Tranchen gewährt, bislang aber noch nicht ausgezahlt worden. Dies sei jedoch ein Standardprozess mit aufwendigen Prüfschritten. Es sei wahrscheinlich, dass die CEF-Mittel den Landesanteil der Finanzierung ablösen. Dies geschehe womöglich erst nachgelagert nach 2026. Zuwendungsempfänger für die Fördermittel sei die DB InfraGO; der Senat befinde sich derzeit mit dieser noch in Verhandlungen über das Procedere der Ablösung der Landesmittel.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, die Frage sei damit erledigt.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) erklärt, sie danke den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ihrer Verwaltung, die bislang für die Ausschusssitzung zur Verfügung gestanden hätten.

## **Kapitel 0732 – Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg – Titel 63203 – Ersatz von Ausgaben an Länder –**

### Frage Nr. 146, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Wie stellt das Land Berlin sicher, dass alle Anspruchsberechtigungen im Bereich Schallschutz zum Schutz der Anwohnenden durch den Fluglärm des BER vor dem Eintreten einer Verjährungsfrist umgesetzt werden?“

**Oktay Yurdakul** (SenMVKU) stellt fest, die Frage stehe in keinem Zusammenhang mit dem Titel, da der Titel selbst nur Aufwendungen abdecke, die an die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg – LuBB – aufgrund eines Staatsvertrages zu zahlen seien.

Die Anspruchsberechtigten erhielten von der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH – FBB – eine Entscheidung zugestellt, ob sie Anspruch auf Schallschutz hätten oder nicht oder ob ihnen ein Entschädigungsanspruch zustehe. Wenn ein Anspruch auf Schallschutz bestehe, müssten die Eigentümer dafür eigenständig tätig werden. Dies sei in einer Vielzahl von Fällen nicht geschehen. Bei den Entschädigungen seien lediglich 80 Fälle noch offen, die bis Ende des Jahres abgewickelt sein sollten. Ein Handlungsspielraum werde nicht gesehen, weil es eine Mitwirkung der Eigentümer geben müsse. Wenn keine Beauftragungen erfolgten, gebe es keinen Handlungsspielraum. Aufgrund der einzuhaltenden Frist müsse davon ausgegangen werden, dass nicht alle Genehmigungen bis zum Ende des Jahres umgesetzt würden. Warum die Eigentümer nicht handelten, entziehe sich der Kenntnis der Senatsverwaltung.

**Antje Kapek** (GRÜNE) erklärt, ihr sei bewusst, dass in diesem Fall die FBB der Ansprechpartner sei. Die Bewilligungen erfolgten auf der Basis eines Planfeststellungsbeschlusses. Weshalb sei kein Verwaltungsakt die Folgewirkung? Dadurch gebe es keinen Rechtsschutz und keine Widerspruchsmöglichkeiten für die Anspruchsberechtigten. Ihr seien aber eine Reihe von Fällen bekannt, bei denen eine bestimmte Summe bewilligt worden sei, die notwendigen Maßnahmen jedoch nicht für diese Summe umsetzbar seien. Die FBB habe erklärt, dass Ende 2025 die Ansprüche verjährten. Sei diese Verjährungsfrist zulässig? Könne den Anspruchsberechtigten gesagt werden, an wen sie sich wenden könnten, um zu sagen, dass die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses nicht gesetzeskonform erfolge?

**Oktay Yurdakul** (SenMVKU) erwidert, die Frage sei oberverwaltungsgerichtlich mehrfach geklärt worden. Die Gerichte bestätigten, dass das Vorgehen der FBB planfeststellungskonform sei. Deshalb sehe die Senatsverwaltung keine Handlungsoption.

**Vorsitzender Lars Bocian** stellt fest, die Frage sei damit beantwortet.

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

### **Titel 51701 – Bewirtschaftungsausgaben –**

#### Frage Nr. 156, Fraktion Die Linke

„Zu 1a): Warum die deutliche Steigerung der Ansätze für 2026 und 2027 im Vergleich zum Ist 2024?

Wie hoch wären die Kosten, falls das Land die Beleuchtung der Autobahn übernehmen sollte?“

**Lutz Adam** (SenMVKU) erläutert, die Steigerung sei der Energiepreisentwicklung geschuldet. In dem Titel würden insbesondere die Strom- und Gaskosten für die öffentliche Beleuchtung abgebildet. Die Energie werde im Land Berlin zentral bei der Da.V.i.D. GmbH eingekauft. Da die Verbrauchszahlen der Leuchten bekannt seien, handele es sich um eine einfache mathematische Berechnung.

Da das Land Berlin die Autobahnbeleuchtung bis zum Jahr 2022 selbst betrieben habe, sei aus dieser Zeit bekannt, dass sich der Betrag auf rund 600 000 Euro pro Jahr belaufen werde.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, die Frage sei damit beantwortet.

## **Titel 52102 – Unterhaltung von Brücken, Tunnel- und Ingenieurbauwerken im Zuge von Straßen und Wegen –**

### Frage Nr. 157 a, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Wann ist mit der Vorlage des Masterplans Brücken zu rechnen? Inwieweit basieren die Finanzierungsvorhaben einer Priorisierung von Brückensanierungsmaßnahmen?“

Bis wann ist mit der Umsetzung der Baumaßnahme „Abriss der Brücken über den Breitenbachplatz“ zu rechnen (bitte einzeln Zeit- und Kostenplan darstellen)? Welche Mittel sind für den kurzfristigen, nicht vorhergesehenen Abriss weiterer einsturzgefährdeter Brücken vorgesehen?

Ist ein Neubau der Brücke an der Wuhlheide geplant und wenn ja, wann?

Wann ist mit der Ausschreibung des östlichen Überbaus der Elsenbrücke zu rechnen?

Welche Sanierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen sind an welchen Brücken in 2026/27 geplant?“

### Frage Nr. 157 b, Fraktion Die Linke

„Warum taucht die abgerissene Brücke An der Wuhlheide hier auf? Welche Verkehrsanalysen liegen nach Abriss der Brücke vor und welche Aussagen treffen sie darüber, ob ein Ersatzneubau notwendig ist? Bitte um Darlegung der Prüfergebnisse oder von Zwischenergebnissen.“

**Lutz Adam** (SenMVKU) erinnert daran, Frau Senatorin Bonde habe bereits Ausführungen zum Masterplan Brücken gemacht. Der erste Entwurf liege vor und befinde sich in der politischen Abstimmung. Er gehe davon aus, dass der Masterplan im Oktober im Ausschuss vorgestellt werden könne.

Die Priorisierung der Brückensanierungsmaßnahmen sei Bestandteil des Masterplans, aber auch ein extra Projekt. Er habe bereits über das Digitale Erhaltungsmanagement Ingenieurbauwerke berichtet. Hierbei werde über Parameter – Brückenzustand, Traglastindex, Verkehr und Weiteres mehr – digital die Priorisierung berechnet. Das Erhaltungsmanagementsystem Ingenieurbauwerke befinde sich in der Erprobungsphase.

Zum Rückbau der Brücken am Breitenbachplatz: Leider habe dem beauftragten Bauunternehmen gekündigt werden müssen, weil keine Leistungsbereitschaft zu erkennen gewesen sei. Derzeit befinde man sich in der Neuausschreibung. Sofern ein Auftragnehmer gefunden werde, werde im Jahr 2026 mit dem Rückbau begonnen werden.

Es gebe im Haushaltsplan keinen Ansatz für Brücken, die plötzlich versagten, wie man es mit der Brücke An der Wuhlheide erlebt habe. Er hoffe, dass es sich dabei um einen einmaligen Umstand gehandelt habe. Die Machbarkeitsstudie zum Wiederaufbau der Brücke An der Wuhlheide solle im Spätsommer bzw. Anfang Herbst vorliegen. Nach derzeitigem Kenntnisstand werde nicht davon ausgegangen, dass die Brücke neu aufgebaut werden müsse, sondern dass eine verkehrliche Lösung im Kreuzungsbereich gefunden werde.

Es werde davon ausgegangen, dass die Machbarkeitsstudie für den 17. Bauabschnitt der A100 Ende des Jahres vorliege. Die weitere Terminierungen des Rückbaus der Behelfsbrücke für die Eisenbrücke und des Aufbaus des östlichen Überbaus stünden in direktem Zusammenhang mit der Machbarkeitsstudie.

**Antje Kapek** (GRÜNE) erinnert daran, dass auch noch gefragt worden sei, welche Sanierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen für 2026 und 2027 geplant seien. Seien diese im Masterplan Brücken enthalten?

**Lutz Adam** (SenMVKU) erwidert, die größeren Maßnahmen seien im Haushaltsentwurf in Titel 52102 einzelnen aufgelistet. Ansonsten gebe es auch noch umfangreiche kleinere und ständige Unterhaltungsmaßnahmen.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, die Fragen seien damit komplett beantwortet.

#### **Titel 54049 – Leistungen für die öffentliche Beleuchtung –**

##### Frage Nr. 162 a, Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

„Wie erklärt sich der Mittelaufwuchs in 2026/2027? Welche Laufzeit hat der Betreibervertrag und wann wurde dieser abgeschlossen? Welche Alternativen sind angesichts der hohen Preissteigerungen für die Zeit nach der jetzigen Vertragslaufzeit möglich?“

##### Frage Nr. 162 b, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Bitte schriftlichen Bericht zum Umfang der Leistungen für die öffentliche Beleuchtung (bitte tabellarisch jeweils für die Jahre 2023 bis 2027 auflisten: Erneuerung von Elektroleuchten, Zubau von Elektroleuchten, Gesamtzahl der Elektroleuchten).“

**Lutz Adam** (SenMVKU) legt dar, es gebe einen Betreibervertrag mit Stromnetz Berlin. Der Vertrag laufe noch und sei über einen Zeitraum von zehn Jahren abgeschlossen. Bestandteil des Betreibervertrages seien normale jährliche Kostensteigerungen. Insofern komme es zu dem Mittelaufwuchs.

**Daniel Wesener** (GRÜNE) möchte wissen, womit der Mittelaufwuchs begründet sei. Gehe er mit qualitativen Veränderungen einher?

**Lutz Adam** (SenMVKU) berichtet, in dem Titel seien die reinen Unterhaltungskosten ausgewiesen. Verbesserungen wie die Umrüstung auf LED-Beleuchtung oder die Umrüstung von Gasleuchten würden aus Titel 72014 – Neubau von elektrischen Straßenbeleuchtungsanlagen – finanziert. Beträge für normale Reparaturen hingegen seien in Titel 54049 ausgewiesen. Sofern ein Leuchte ausfalle, achte die Senatsverwaltung darauf, dass zumindest provisorische Leuchten aufgestellt würden. Dies gelte auch für Gasleuchten mit Solarbetrieb.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, Frage Nr. 162 a solle gleichwohl schriftlich beantwortet werden. Frage Nr. 162 b sei erledigt.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) teilt außerhalb der Haushaltsberatungen mit, der BVG-Aufsichtsrat habe darüber befunden, dass Marc Hermann neuer Vorstand Technik und Infrastruktur der BVG werde.

Spätestens zum 1. April 2026 werde der BVG-Vorstand mit Marc Hermann wieder vollständig sein. Der Posten für Technik und Infrastruktur sei neu geschaffen worden. Herr Hermann werde von der DB AG zur BVG wechseln und gelte als ausgewiesener Experte mit langjähriger Erfahrung. Zuletzt habe er als Sonderbeauftragter des Vorstands Planung und Bau des neuen ICE-Werks in Cottbus verantwortet. In den vergangenen 20 Jahren habe sein beruflicher Schwerpunkt auf der Verzahnung von Infrastruktur, Technik und Logistik gelegen. Er verfüge über Erfahrungen in den Bereichen Instandhaltung und Baulogistik sowie der Leitung großer Wartungs- und Instandhaltungswerke.

### **Titel 67138 – Kostenersatz für Gewässerschutzanlagen –**

#### Frage Nr. 163, Fraktion Die Linke

„Woraus erklären sich die Kostensteigerungen?“

**Katrin Vietzke** (SenMVKU) erläutert, bei dem Titel handele es sich um den Ersatz von Aufwendungen insbesondere der Wasserbetriebe, die für die Senatsverwaltung technische Anlagen betrieben, wie beispielsweise die automatische Rechenanlage an der Panke, die Wehranlage in Arkenberge sowie die Pumpstation Dianasee. Die Kostensteigerungen gingen auf die altersbedingt erhöhten Betriebskosten sowie den zunehmenden Reparaturaufwand der Bestandanlagen zurück.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass Frage Nr. 163 damit beantwortet sei.

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

#### **Titel 68229 – Zuschuss an die GB infraVelo GmbH –**

#### **Titel 89115 – Zuschuss zum Bau von Radschnellwegen –**

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

#### Frage Nr. 164 b, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Wie wird die infraVelo künftig bei der Umsetzung des Radnetzes unterstützen, wo alle Titel zur Verbesserung des Radverkehrs massiv gekürzt wurden?“

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) führt aus, die GB infraVelo GmbH unterstütze das Land bei der Weiterentwicklung des Radverkehrs. Insbesondere würden die Planung für das Fahrradparken am S-Bahnhof Schöneweide, Fahrradparkhaus und Fahrradabstellanlage am Ecksteinweg sowie das Fahrradparkhaus Mahlsdorf vorangetrieben. Zudem werde eine Vielzahl von gesicherter Abstellanlagen an ÖPNV-Stationen geplant. Zudem werde das Angebot ParkYourBike mit einem berlinweiten Reservierungs-, Buchungs- und Abrechnungssystem

umgesetzt. Außerdem würden die Bezirke bei Projekten unterstützt, wie beispielsweise in der Grunewaldstraße, Thielallee sowie der „Opernroute Nord“. Bei den Radschnellverbindungen werde die Radschnellverbindung 3 – Königsweg – Kronprinzessinnenweg – umgesetzt. Für die Radschnellverbindung 5 – West-Route – sowie 9 – Ost-Route – würden die Planungen für eine mögliche Einreichung der Planfeststellungsunterlagen weiter verfolgt.

Künftige Schwerpunkte der GB infraVelo GmbH sollten unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit insbesondere bei der Unterstützung bzw. Entlastung der Bezirke sowie den bezirklichen Programmmanagement sowie der Prozesssteuerung liegen. Die Bezirke sollten auch weiterhin bei kleineren Radverkehrsprojekten, wie beispielsweise der Ausweisung der Hufelandstraße als Fahrradstraße, unterstützt werden.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, Frage Nr. 164 b sei damit erledigt, die Fragen 164 a und 164 c würden schriftlich beantwortet.

### **Titel 72001 – Maßnahmen des Straßenbaus im Zentralen Bereich und im Bereich des Potsdamer/Leipziger Platzes –**

Frage Nr. 168, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„UK 125 -Tourismusnahe Umgestaltung des Umfeldes der Museumsinsel

Welche Maßnahmen sollen wegen der Kürzung des Titels verschoben werden?

UK 150 - Umbau des Straßenzuges Mühlendamm/ Molkenmarkt/ Grunerstraße von Mühlendammbrücke bis Littenstraße:

Sind im aktuellen Stand der Planungen Verkehrsflächen für die Tram vorgesehen?

Welche der im Masterplan Berliner Mitte in den jeweiligen Handlungsfeldern erarbeiteten Maßnahmenvorschläge werden 2026/27 umgesetzt und aus welchen Titeln? Falls keine Umsetzung geplant ist, wofür wurde der Masterplan erstellt?“

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) erläutert, die Kürzung des Titels entspreche den aktuellen Randbedingungen – Verzögerungen durch Planungs- und Bauaktivitäten Dritter, im konkreten Fall der Stiftung Preußischer Kulturbesitz sowie der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

Im Bereich Mühlendamm sowie im neuen Straßenabschnitt Molkenmarkt werde zwischen den Fahrtrichtungen eine Trasse für eine mögliche künftige Straßenbahnlinie freigehalten.

Das Regelwerk Straßenraumgestaltung Friedrichstadt, Dorotheenstadt und Friedrichswerder liege als Teil des Masterplans bisher als Entwurf vor. Die Abteilung V – Tiefbau – plane und baue Bauvorhaben auf Bestellung von bezirklichen Straßen- und Grünflächenämtern sowie der Abteilung IV – Mobilität – SenMVKU. Deshalb seien mit dem Regelwerk nicht gleichzeitig Bauvorhaben zur Umsetzung hinterlegt.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass die Frage Nr. 168 damit beantwortet sei.

## **Titel 72020 – Erneuerung der Straße Unter den Linden von Pariser Platz bis Schloßbrücke in Mitte –**

### Frage Nr. 173, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Wie ist der Umsetzungszeitplan des Teilprojekts „Neugestaltung der Mittelpromenade, hier Landschaftsbauarbeiten“?“

Bitte um Bericht der Planungsphasen des Teilprojekts „Leistungen des Straßenbaus“ bis hin zur Umsetzung. Inwiefern werden bei der Auswahl der Vorzugsvariante die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung und die parallel laufenden Planungen zur RSV Ost-Route berücksichtigt?

Wie ist der Stand und was ist genau geplant beim Vorhaben „Boulevard Unter den Linden“?“

**Katrin Vietzke** (SenMVKU) bemerkt hinsichtlich der Neugestaltung der Mittelpromenade, konkret Landschaftsbauarbeiten, dass die Mittelpromenade aus dem eigentlichen Straßenbauvorhaben zwischenzeitlich herausgelöst worden sei. Sie werde als separates Projekt durch Abteilung III – Naturschutz und Stadtgrün – betreut und über SIWA finanziert. Die Ausführungsplanung befinde sich derzeit in Bearbeitung. Daran anschließend werde die Vergabe vorbereitet, sodass das Ausschreibungsverfahren im Jahr 2026 starten könne. Baubeginn werde Ende 2026 oder im Jahr 2027 sein.

**Antje Kapek** (GRÜNE) fragt, ob das Projekt „Boulevard Unter den Linden“ weiterverfolgt werde.

**Oda Hassepaß** (GRÜNE) bittet darum, dass auch die Frage nach der Radschnellverbindung Ost-Route beantwortet werde.

**Katrin Vietzke** (SenMVKU) erläutert, das Projekt „Boulevard Unter den Linden“ werde weiterverfolgt. Die Maßnahme werde in künftigen Haushalten sowie in der Finanzplanung weiter enthalten sein.

Für die Radschnellverbindung Ost-Route habe die Bürgerbeteiligung im Onlineformat stattgefunden. Es habe Hinweise hinsichtlich der Radwegführung in der Straße Unter den Linden gegeben, die in die Planung mit aufgenommen worden seien. Derzeit werde die Vorplanung bearbeitet. Es werde in der Straße Unter den Linden Anlagen des Radverkehrs geben.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, die Frage Nr. 173 sei beantwortet und erledigt.

## **Titel 72053 – Westumfahrung Bahnhofstraße in Treptow-Köpenick –**

### Frage Nr. 175, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Was ist der Zeitplan bis zur Realisierung?“

**Katrin Vietzke** (SenMVKU) trägt vor, zwischen dem 15. und 17. Juli 2025 habe die Erörterung zu der Maßnahme stattgefunden. Derzeit werde der weitere Verlauf des Planfeststel-

lungsverfahrens abgewartet. Klagen seien jederzeit möglich. Momentan müssten Finanzierungsfragen hinsichtlich der Thematik begleitende Entwässerungsanlagen gelöst werden. Sofern das Planfeststellungsverfahren gut laufe, könnte im 2. Quartal 2027 der frühestmögliche Baubeginn sein.

**Vorsitzender Lars Bocian** stellt fest, die Frage Nr. 175 sei beantwortet und erledigt.

**Titel 72715 – Ersatzneubau der Elsenbrücke –**

Frage Nr. 176 a, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Bis wann wird der westliche Überbau für die Elsenbrücke fertiggestellt?

Wann wird die Variantenentscheidung bezüglich der Spreequerung des 17. BA der A100 getroffen und darauf aufbauend über den Bau des östlichen Teils der Elsenbrücke entschieden?

Wann wird der östliche Überbau ausgeschrieben und in welchem Zeitraum gebaut?

Bis wann ist mit einer Fertigstellung der gesamten Maßnahme zu rechnen?“

Frage Nr. 176 b, Fraktion Die Linke

„Wie ist die weitere Zeitplanung des Ersatzneubaus?“

**Lutz Adam** (SenMVKU) trägt vor, nach aktueller Terminplanung werde der nordwestliche Überbau im Dezember 2025 für den Verkehr freigegeben werden können.

Es sei avisiert worden, dass die Machbarkeitsstudie für den 17. Bauabschnitt der A100 Ende des Jahres vorgestellt werden könne. Dies liege aber in der Hand der Autobahn GmbH des Bundes. Der östliche Überbau stehe in Abhängigkeit zur Studie, weil er die Trasse des 17. Bauabschnitts direkt betreffe. Deshalb sei der weitere Bauablauf der Gesamtmaßnahme davon abhängig. Frühestens 2028 könne die Gesamtmaßnahme abgeschlossen werden; in Abhängigkeit von der Machbarkeitsstudie könne es aber auch später werden.

**Vorsitzender Lars Bocian** stellt fest, dass die Fragen beantwortet und damit erledigt seien.

**Titel 72717 – Ersatzneubau der Mühlendammbücke –**

Frage Nr. 177, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Wie ist der aktuelle Zeit- und Kostenplan für die Ersatzneubauten der Mühlendammbücke?

Inwiefern werden weiterhin Vorhalteflächen für die Tram reserviert?“

**Lutz Adam** (SenMVKU) führt aus, die Mühlendammbücke befinde sich in Bau. Der eine Überbau sei abgebrochen worden. Derzeit laufe die Ausschreibung, damit der Ersatzneubau auf dem abgebrochenen Überbau erfolgen könne – alles unter Aufrechterhaltung des Verkehrs

und Aufrechterhaltung der Leitungen. Aufgrund der großen Abhängigkeiten werde weiterhin davon ausgegangen, dass die Gesamtmaßnahme bis 2029 abgeschlossen sein könne. Der Kostenplan sei dem Senatsbeschluss zu entnehmen. Im Kostenplan sei alles abgebildet. Eine Vorhaltefläche für die Straßenbahn sei nicht reserviert worden. Allerdings sei die Brücke – ebenso wie die Gertraudenbrücke – so konzipiert, dass eine Straßenbahntrasse später dorthin kommen könnte.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass die Frage beantwortet und erledigt sei.

### **Titel 72724 – Ersatzneubau der Brücken im Zuge der Allee der Kosmonauten –**

#### Frage Nr. 178, Fraktion Die Linke

„Wie wird die Maßnahme auf andere Brückenmaßnahmen im Bezirk Marzahn-Hellersdorf wie den Verkehrsknoten Marzahn abgestimmt? Wann sollen vrs. erste Abrissmaßnahmen erfolgen? Wie sehr überlappt das Projekt zeitlich mit dem Ersatzneubau Marzahner Knoten oder anderen Projekten? Welche Einschränkungen sind für die AdK zu erwarten?“

**Lutz Adam** (SenMVKU) führt aus, die Maßnahme werde derzeit eingetaktet. Hinsichtlich der Ergebnisse der Brückenprüfung würden die Brückenbaumaßnahmen koordiniert. Die Planungen für den Ersatzbau von drei hintereinander liegenden Brückenknoten im Bereich der Allee der Kosmonauten würden beginnen. Die Maßnahmen müssten mit den Leitungsbetrieben, der BVG, der DB AG und diversen Versorgungsunternehmen koordiniert werden. Derzeit werde für die Maßnahme eine funktionale Ausschreibung mit modularer Bauweise geplant, weil die Beeinträchtigungen des Verkehrs vor Ort so minimiert werden könnten. Die Maßnahmen würden auch mit den in unmittelbarer Umgebung liegenden Verkehrsknoten Marzahn koordiniert, damit es nicht zu zu starken verkehrlichen Einschränkungen komme.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass die Frage beantwortet und erledigt sei.

### **Titel 72770 – Ersatzneubau des Verkehrsknotens Marzahn –**

#### Frage Nr. 179, Fraktion Die Linke

„Bitte um Darlegung des aktuellen Zeitplans. Wann wird der Ersatzneubau fertig?“

**Kristian Ronneburg** (LINKE) geht davon aus, dass die Fertigstellung der Maßnahme für 2029 avisiert sei. Werde daran festgehalten?

**Lutz Adam** (SenMVKU) bestätigt, dass weiterhin die Fertigstellung im Jahr 2029 angestrebt werde. Es handele sich um ein komplexer Vorhaben. Derzeit sei eine Störung aufgrund von Vergabebeschwerden eingetreten. Noch könnten die dadurch eingetretenen Verzüge aufgefangen werden. Er hoffe, dass die Vergabebeschwerden und Rügen zeitnah von den Gerichten behandelt würden.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass die Frage beantwortet und erledigt sei.

### **Titel 72789 – Ersatzneubau der Spittelmarktbrücke –**

#### Frage Nr. 183, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Wie teilt sich der Straßenquerschnitt auf in Seitenraum, ÖPNV-Fahrbahnen, Kfz-Fahrbahnen? Sind Verkehrsflächen für die Straßenbahn vorgesehen?“

Wie ist der aktuelle Zeitplan für die Bauabschnitte des Ersatzneubaus der Spittelmarktbrücke?“

**Lutz Adam** (SenMVKU) legt dar, bei der Spittelmarktbrücke handele es sich um eine Brücke, die nicht erkennbar sei. Die Brücke liege in der Straße und überspanne die U-Bahn. Sie liege in Folge der Mühlendammbrücke und der Gertraudenbrücke. Alles, was zur Mühlendammbrücke und Gertraudenbrücke hinsichtlich Fahrspuren, Straßenbahn, Querschnitt und Terminplanung ausgeführt worden sei, gelte auch für die Spittelmarktbrücke.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, die Frage sei beantwortet.

### **Titel 88101 Anteil Berlins an der Vorbereitung und Durchführung von Verkehrswegebaumaßnahmen des Bundes**

#### Frage Nr. 185, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Inwieweit hält SenMVKU Mittel zur Verkehrsberuhigung auf der Königin-Elisabeth-Straße bereit, um hier die massiven Folgen durch den Abriss der Ringbahnbrücke und die daraus resultierenden Ausweichverkehre für die Anwohnenden zu mildern?“

**Antje Kapek** (GRÜNE) betont, die Königin-Elisabeth-Straße sei nirgendwo etatisiert. Vorhin habe es sich so angehört, dass dort wieder alles normal sei und sich der Ausweichverkehr erübrigt habe. Die Lebenswirklichkeit sehe jedoch völlig anders aus. Die Forderung nach Schutzmaßnahmen werde ständig wieder erhoben. – Sie räume ein, dass die Frage womöglich falsch platziert sei. Sie wolle aber wissen, ob das Thema bearbeitet werde und wenn ja, wie.

**Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) unterstreicht, sie habe gesagt, dass sich 230 000 Fahrzeuge, die täglich auf der Ringbahnbrücke verkehrt hätten, nicht in Luft auflösten. Natürlich sei noch Verkehr vorhanden, der nicht mehr über die Autobahn fahren könne.

In dem aufgerufenen Titel seien gesetzlich vorgegebene Kostenanteile des Landes Berlin an Kreuzungsbaumaßnahmen des Bundes, der Wasserschiffverkehrsverwaltung sowie der Autobahn AG des Bundes veranschlagt. Maßnahmen im Umfeld der Ringbahnbrücke gehörten nicht dazu.

**Antje Kapek** (GRÜNE) erklärt, der Berichtsauftrag sei erledigt. Vermutlich eigne sich die Thematik besser für eine schriftliche Anfrage.

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, die Frage sei beantwortet.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) kündigt an, seine Fraktion werde schriftliche Nachfragen zu Titel 52102 – Unterhaltung von Brücken, Tunnel- und Ingenieurbauwerken im Zuge von Straßen und Wegen –, Titel 72716 – Ersatzneubau der Schönhauser-Allee-Brücke – und Titel 72788 – Ersatzneubau der Neuen Gertraudenbrücke – nachreichen.

## **Kapitel 0770 – Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt – Integratives Verkehrsmanagement –**

### **Titel 52121 – Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit –**

#### Frage Nr. 189 a, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Warum wurden die Mittel in 2024 nicht ausgeschöpft?“

Wie soll die Unfallkommission mit derart geringen Mitteln in der Lage sein, durch die Entschärfung von Gefahrenstellen die Gesundheit der Menschen zu schützen, damit Berlin sich dem strategischen Ziel der Vision Zero nähern kann?

Bitte um Bericht Darstellung aller von der Unfallkommission empfohlenen Maßnahmen und inwiefern diese im Haushaltsplan hinterlegt sind

(bitte tabellarisch darstellen: Bezirk, Örtlichkeit, durchzuführende Maßnahmen, Datum der verkehrsrechtlichen Anordnung, geplanter Baubeginn, geplante Fertigstellung, projektdurchführende Einheit im Auftrag des Straßenbaulastträgers, erwartete Kosten der Maßnahme)?

Warum gibt es hier keinen Aufwuchs der Ansätze 26/27 vor dem Hintergrund, dass die Unfallkommission noch in keinem Jahr das gesetzlich vorgegebene Ziel vom sicheren Umbau von 30 gefährlichen Kreuzungen in Berlin erreicht hat? Werden strukturelle Anpassungen in der Unfallkommission geprüft, um eine Effizienzsteigerung künftig zu veranlassen?“

**Oda Hassepaß** (GRÜNE) fragt, was unternommen werden könnte, damit die Mittel so ausgeschöpft würden, dass man dem Ziel Vision Zero näherkomme.

**Christian Haegle** (SenMVKU) räumt ein, dass der Mittelabfluss im Jahr 2024 ausgesprochen unbefriedigend gewesen sei, was an einer ganzen Reihe von Gründen gelegen habe. Dazu gehörten die Kapazitäten von Planungsbüros, Kapazitäten bei der Umsetzung, Kapazitäten in der Unfallkommission selbst, die zwar verstärkt worden sei, was jedoch im Jahr 2024 noch keine Wirkung bei den Projekten entfaltet habe. Er wies darauf hin, dass sich die Mittel für Verkehrssicherheit nicht allein auf die Unfallkommission beschränken. Vielmehr müsse die gesamte Straßenverkehrsbehörde das Ziel haben, immer im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs tätig zu werden. Die Unfallkommission hingegen habe sehr explizite Aufgaben, nämlich an den Unfallhäufungsstellen zu arbeiten. – Die weiteren Fragen würden schriftlich beantwortet.

**Antje Kapek** (GRÜNE) hat der Antwort auf eine Schriftliche Anfrage entnommen, dass der im Mobilitätsgesetz verankerte Grundsatz, dass pro Jahr 30 Kreuzungen umgebaut werden

sollten, für das Jahr 2025 nicht mehr angestrebt werde. Reichten die Mittel dafür nicht aus oder fehle Personal?

**Vorsitzender Lars Bocian** hält fest, dass auch diese Frage schriftlich beantwortet werde.

### **Einzelplan 27 – Zuweisungen an und Programme für die Bezirke –**

Keine Wortmeldung.

### **Kapitel 2707 – Aufwendungen der Bezirke – Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt – Titel 54010 – Dienstleistungen –**

**Kristian Ronneburg** (LINKE) kündigt an, dass seine Fraktion zu diesem Titel noch Fragen einreichen werde.

### **Kapitel 2980 – Infrastrukturinvestitionen aus dem Sondervermögen des Bundes –**

#### **Titel 70300 – Infrastrukturinvestitionen aus dem Sondervermögen des Bundes für die Bezirke –**

##### Frage Nr.212 , Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Wie und unter welchen Bedingungen sollen die Mittel an die Bezirke ausgereicht werden?

**Stefan Reepschläger** (SenMVKU) weist darauf hin, im Kapitel 2980 werde ausschließlich die Maßnahmegruppe 07 bewirtschaftet. Titel 70300 gehöre nicht in diese Maßnahmegruppe. Der Titel enthalte Mittel, die durch SenFin an die Bezirke verteilt würden. Könne der Berichtswunsch zurückgezogen werden?

**Dr. Matthias Kollatz** (SPD) merkt an, hinsichtlich des in Rede stehenden Titels stehe noch nichts fest. Nur dies könnte demnach auch in einem Bericht stehen. Seiner Ansicht nach sei der Berichtswunsch quasi vorbeugend ausgelöst worden. Wenn es Festlegungen gebe, könne SenMVKU unaufgefordert auf den Ausschuss zukommen und berichten.

**Daniel Wesener** (GRÜNE) verdeutlicht, seine Fraktion interessiere, ob es gelinge, eine gesamtstädtische Strategie hinsichtlich des Einsatzes der Sondermittel im verkehrlichen Bereich zu implementieren. – Habe er es richtig verstanden, dass die Senatsverwaltung bislang keinerlei Mitspracherecht habe?

**Stefan Reepschläger** (SenMVKU) bestätigt, dass dem so sei. Er gehe davon aus, dass die Senatsverwaltung auch nie in der Sache befragt werden werde.

**Daniel Wesener** (GRÜNE) betont, es gehe nicht darum, die Bezirke zu gängeln, sondern darum, eine gute Abstimmung hinzubekommen. Er spreche sich dafür aus, insgesamt als Parlament zu überlegen, wie man am geschicktesten verfare. – Vermutlich sei der Hauptausschuss der richtige Ausschuss, um sich mit der Thematik zu befassen.

**Vorsitzender Lars Bocian** stellt fest, die Berichtbitte habe sich erledigt. – Er weise darauf hin, dass alle Titel bzw. Fragen aus der Synopse, die in der heutigen Sitzung nicht aufgerufen worden seien, schriftlich beantwortet würden. Die erste Lesung sei beendet.

#### Punkt 4 der Tagesordnung

##### **Verschiedenes**

Keine Wortmeldung.