

Abgeordnetenhaus BERLIN

19. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

60. Sitzung
8. Oktober 2025

Beginn: 14.03 Uhr
Schluss: 18.48 Uhr
Vorsitz: Lars Bocian (CDU), stellv. Vorsitzender

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Geschäftliches – siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Vorlage gemäß § 41 Abs. 3 Satz 2 Abstimmungsgesetz [0406](#)
Drucksache 19/2591 Mobil
**Antrag auf Einleitung des Volksbegehrens „Berlin
autofrei“ (Berliner Gesetz für gemeinwohlorientierte
Straßennutzung)**

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 24.09.2025

Der **Ausschuss** beschließt ohne Aussprache eine Mitteilung an das Plenum, dass das Verfahren nach Artikel 62 Abs. 3, 63 Abs. 4 der Verfassung von Berlin i. V. m. § 17a Abs. 1 des Gesetzes über Volksinitiative, Volksbegehren und Volksentscheid – Abstimmungsgesetz – ordnungsgemäß durchgeführt worden sei.

Punkt 2 der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung –
Drucksache 19/2627
**Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans von
Berlin für die Haushaltjahre 2026 und 2027
(Haushaltsgesetz 2026/2027 – HG 26/27)**
**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)**

[0409](#)
Mobil
Haupt(f)

Vorlage – zur Beschlussfassung –
Drucksache 19/2627-1
**Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans von
Berlin für die Haushaltjahre 2026 und 2027
(Haushaltsgesetz 2026/2027 – HG 26/27)**
hier: Austauschseiten im Band 7 – Kapitel 0730, Titel
52135 und 54059

[0414](#)
Mobil

– 2. Lesung –

In die Beratung werden einbezogen:

Sammelvorlage SenMVKU – Z F – vom 24.09.2025
**Beantwortung der Berichtsanträge aus der 1. Lesung
des Ausschusses für Mobilität und Verkehr am 10.
September 2025**
Haushaltsberatung 2026/2027 – Ausschuss Mobil

[0409-2](#)
Mobil

Nachtrag zur Sammelvorlage SenMVKU – Z F – vom
25.09.2025
**Beantwortung der Berichtsanträge aus der 1. Lesung
des Ausschusses für Mobilität und Verkehr am 10.
September 2025**
Haushaltsberatung 2026/2027 – Ausschuss Mobil

[0409-3](#)
Mobil

Antje Kapek (GRÜNE) äußert Unmut, dass es entgegen allen Absprachen zu einer Fristverzögerung für einen Teil der Berichte seitens der SenMVKU gekommen sei. Dazu sei nicht einmal eine Erklärung und Entschuldigung gegenüber dem Parlament erfolgt. Es wäre zu erwarten gewesen, dass sich der Senat als Zeichen des Respekts gegenüber dem Hohen Hause an die beschlossenen Regularien halte.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) dankt ihren Beschäftigten für die geleistete Arbeit. Im Bereich Mobilität und Verkehr habe es 211 Berichtsaufträge gegeben. SenMVKU habe dem

Ausschuss 836 Seiten zur Verfügung gestellt. Etwa zehn Berichte seien etwas später gekommen. Wenn erwartet werde, dass sie sich dafür entschuldige, dann entschuldige sie sich an dieser Stelle sehr gerne dafür. Alle hätten ihr Bestes dafür getan, damit die Abgeordneten rechtzeitig alle Berichte bekämen, was nicht in Gänze, aber sehr überwiegend geglückt sei.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) verweist darauf, dass in mindestens vier Ausschüssen Berichte teilweise in großer Anzahl nach der gesetzten Frist eingereicht worden seien. Die Hektik führe dazu, dass die Abgeordneten ihren Aufgaben nur noch teilweise gerecht werden könnten. Das Verfahren werde desavouiert, wenn man in einen Berichtskorridor gedrängt werde, den die Verwaltung nicht erfüllen könne, den die Abgeordneten aber brauchten, um ihren Aufgaben nachkommen zu können. Die Vorlage des Haushalts durch den Senat sei zu spät erfolgt. Insofern sei zu überlegen, die Struktur der Haushaltsberatungen generell zu verändern.

Antje Kapek (GRÜNE) schließt an, dass die Abgeordneten früher aus den Sommerferien zurückgekommen seien, um den Zeitplan des Senats zu ermöglichen. Sie habe jeden Bericht gelesen und danke der Verwaltung. Bei mündlicher Beantwortung in der ersten Lesung wären viele Berichte nicht nötig gewesen. Der Vorsitzende des Sportausschusses habe deutlich gemacht, was Respekt gegenüber dem Parlament sei und was nicht. An vereinbarte Verfahren müsse man sich halten. Es mögen nur zehn Berichte gewesen sein, es seien aber die erheblichen Berichte zu den großen Summen gewesen. Andere Verwaltungen mit mehr Berichten hätten diese fristgerecht vorgelegt. Was Aufgabe des Senats und des Parlaments sei, müsse noch einmal nachgearbeitet werden. Die meisten schriftlichen Berichte hätten schon zur ersten Lesung vorgelegen. SenMVKU habe Zeit gebraucht, dort zu kürzen, was die Abgeordneten nicht erhalten sollten. Deshalb habe ihre Fraktion der Fristverlängerung nicht zugestimmt.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) äußert, dass sich die Senatorin entschuldigt habe, sodass man einen Punkt machen könne. Berechtigt sei die Diskussion über die Struktur der Haushaltsdebatte. Darüber könnten sich alle Fraktionen Gedanken machen. Dass der Senat den Haushalt früher vorlegen solle, sei ein Scheinausweg, denn ohne Berücksichtigung der Steuerschätzung sei der Haushalt ein Muster ohne Wert. Insofern müsse man mit dem bestehenden Zeitgefüge umgehen und überlegen, was man innerhalb dieses Zeitgefüges schneller machen könne. In Zeiten mit mehr finanziellen Problemen sei man mit einem Bruchteil der Anfragen des Parlaments ausgekommen. Der Senat müsse überlegen, was er beschleunigen könne. Wenn ein Zeitplan vereinbart sei, müsse er eingehalten werden.

Kristian Ronneburg (LINKE) konstatiert, dass diese Debatte in andere Gremien gehöre. Ein umfangreiches Volumen von Berichtsaufträgen sei beantwortet worden, wofür er sich bedanke. Er sehe durchaus Unterschiede zum Verhalten der Senatorin Spranger. Das Interesse, in der ersten Lesung Fragen mündlich abzuräumen, sei in den Abteilungen unterschiedlich gewesen. Seiner Fraktion reiche auch eine mündliche Information mit kurzer Debatte. In den letzten zehn Jahren sei dies weniger geworden, was kein Beitrag zur Demokratie und zu einer echten Haushaltsdebatte sei, denn dann könne man sich auch Briefe zusenden. Das Parlament brauche einen anderen Weg, um sich selbst ernst zu nehmen.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) weist zurück, dass eine hohe Anzahl an Berichten bereits zur ersten Lesung vorgelegen und die Leitung in großem Maße Streichungen in den Berichten der Fachverwaltung vorgenommen habe. SenMVKU sei daran interessiert, möglichst nicht schriftlich, sondern mündlich Stellung zu nehmen, um die Beschäftigten zu entlasten und dem

Auskunftsrecht dennoch nachzukommen. Die Fragen seien oft mündlich und schriftlich adressiert gewesen, weshalb sich SenMVKU mündlich zurückgehalten habe, weil ohnehin noch schriftlich zu berichten gewesen sei.

Vorsitzender Lars Bocian teilt mit, dass für die zweite Lesung eine Synopse vorliege, in der sämtliche in der ersten Lesung beschlossenen Berichtsaufträge, die eingegangenen Berichte der SenMVKU sowie die zur zweiten Lesung eingereichten Änderungsanträge der Fraktionen aufgeführt seien. Die Synopse liege auch als Tischvorlage vor und stehe der Öffentlichkeit auf der Webseite des Ausschusses unter der Vorgangsnummer 0409-4 zur Verfügung. Die Beratung in der zweiten Lesung erfolge anhand dieser Synopse. Berichte aus der Sammelvorlage, zu denen nach Aufruf keine Nachfragen gestellt würden, gälten als erledigt. Zuvor werde eine Generalaussprache der Fraktionen durchgeführt. Die Senatorin habe bereits in der ersten Lesung eine Stellungnahme zum Haushaltsentwurf abgegeben. Im Übrigen verweise er auf die zu den Haushaltsberatungen beschlossenen Verfahrensregeln des Ausschusses.

Generalaussprache

Johannes Kraft (CDU) dankt der Verwaltung für die geleistete Arbeit. Er verweise auf das Volumen und die Bedeutung dieses Einzelplans und den Konsolidierungsdruck bei der Haushaltsaufstellung. Es müsse eine strategische Änderung in der Finanzplanung vorgenommen werden. Zugleich sehe man sich im Bereich Tiefbau und bei den Verkehrsbetrieben einem massiven Investitionsrückstau gegenüber. In den Änderungsanträgen der Fraktionen sehe er viele Gemeinsamkeiten bei den gesetzten Schwerpunkten. Er habe große Hoffnung, dass das Sondervermögen noch viel ermöglichen werde, was aber noch nicht klar sei. Im Einzelplan 07 und bei der Verkehrsinfrastruktur gebe es hervorragende Möglichkeiten, das Sondervermögen des Bundes zu nutzen. SenMVKU solle sich dafür einsetzen, dass dieser Bereich möglichst viel abbekomme, um die Mobilität in der Stadt zu sichern.

Die Koalitionsfraktionen hätten sich daran orientiert, was die Verwaltung auf Bezirks- und Landesebene tatsächlich leisten könne, d. h. an den Ist-Mengen 2024 und 2025. Es habe keinen Sinn, Mittel einzustellen, die nicht verausgabt werden könnten. Die Koalition wolle eine Verkehrspolitik für alle machen. Es seien Nachsteuerungen und Prioritätensetzungen notwendig gewesen. Eine Priorität sei die Sicherung des ÖPNV, insbesondere der BVG. Der Vorsitzende Henrik Falk wolle zunächst den Bestand sichern und dann über Wachstum nachdenken. Bei der BVG gebe es erhebliche Aufwüchse, damit sie ein ausgeglichenes Jahresergebnis habe. Zudem müsse man darüber nachdenken, wie man das Netz und das Angebot ausweiten könne, denn neue Straßenbahn- oder U-Bahn-Linien hätten Vorläufe von mehreren Jahren. Deshalb müsse man jetzt solche Planungen aufnehmen. Angesichts vieler neuer Stadtquartiere bestehe erheblicher Bedarf an leistungsfähigen Erschließungen, auch mit dem ÖPNV und der U-Bahn.

Ein Schwerpunkt liege auf der Baustellenkoordinierung und der Optimierung von LSA, denn die Stadt brauche leistungsfähige Verkehrswege. Für die Verfestigung des Programms zu Dialogdisplays seien 100 000 Euro vorgesehen, denn sie seien ein echter Gewinn an Verkehrssicherheit, insbesondere vor Grundschulen. Fuß- und Radverkehr würden adressiert. Notwendig sei ein Aufwuchs. Ein Schwerpunkt liege im Kapitel 2707 – Aufwendungen der Bezirke – Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, wo es um die Sanierung von Gehwegen und Straßen im Nebennetz gehe, denn am Stadtrand von Berlin gebe es immer noch unbefestigte

Straßen ohne Gehwege, Beleuchtung und Entwässerung. Das Kapitel 0740 – Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt – Tiefbau – habe man „nicht angefasst“, denn hier bestehe erheblicher Nachholbedarf; SenMVKU brauche Planungssicherheit und müsse überjährig planen können.

Tino Schopf (SPD) führt aus, Infrastruktur sei das Rückgrat einer funktionierenden Stadt. Es gebe sanierungsbedürftige Brücken und U-Bahn-Tunnel, bröckelnde Uferwände und veraltete BVG-Fahrzeuge. Man stehe vor gewaltigen Herausforderungen. Es sei Zeit, in eine moderne, sichere und leistungsfähige Mobilität zu investieren. Der Investitionsbedarf sei enorm. Notwendig seien rund 3 Mrd. Euro für die Tunnelsanierung bei der BVG und 1 Mrd. Euro für die sanierungsbedürftigen Brücken. Entlastung werde das Sondervermögen des Bundes bringen. Dies sei eine entscheidende Chance, um die Mobilität langfristig und nachhaltig zu sichern und die Lebensqualität in allen Teilen der Stadt zu verbessern. Fußverkehr und Verkehrssicherheit hätten besondere Bedeutung; Kürzungen seien hier inakzeptabel. Es sei gelungen, die vorgesehenen Kürzungen in den Bereichen Verkehrssicherheit, Fuß- und Radverkehr zurückzunehmen und zusätzliche Mittel bereitzustellen.

Die Koalition setze sich für einen zuverlässigen, leistungsfähigen und gut ausgebauten ÖPNV ein. Dies gelte auch für neue Bauvorhaben. Zudem sei im bestehenden Netz eine spürbare Beschleunigung von Bussen und Straßenbahnen unerlässlich. Dazu gehörten gezielte Maßnahmen an LSA sowie der Ausbau von Bussonderfahrstreifen. Nicht akzeptabel sei, dass an vielen Stellen in den Außenbezirken Gehwege fehlten; die Koalition stelle in den nächsten Jahren 22,5 Mio. Euro für dringend notwendige Verbesserungen zur Verfügung. Dabei gehe es auch um die Instandsetzung von P+R-Anlagen und die Sanierung von Straßen, was die Verkehrssicherheit stärke und den Bezirken die Umsetzung notwendiger Maßnahmen erlaube.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) sagt, die Koalition versuche, im Haushalt jetzt schrittweise in eine Postcoronaphase bei den Verkehrsunternehmen einzutreten, was man bisher nicht geschafft habe. Man sei auf der Suche nach einem neuen Gleichgewicht. Die Orientierung solle sein, dass es ein ehrgeiziges Programm für die BVG und die S-Bahn geben müsse, wobei man nicht dauerhaft strukturell mit einem Defizit arbeiten könne. Ziel müsse eine schwarze Null sein. Dazu müssten alle etwas beitragen. Die Verkehrssysteme hätten „diesen eingeschwungenen Zustand“ noch nicht und würden ihn hoffentlich durch das BVG-Stabilisierungsprogramm und analoge Programme bei der S-Bahn erreichen. Die ÖPNV-Dienstleistungen könnten mit höherer Produktivität als bisher erbracht werden. Vor diesem Hintergrund sehe man „bestimmte Möglichkeiten im Haushalt“.

Bei neuen ÖPNV-Aktivitäten habe die Erschließung neuer Stadtquartiere absolute Priorität. Der Senat habe die Tram von der Turmstraße zur Jungfernheide und zum Kurt-Schumacher-Platz bis 2030 versprochen. Gegenwärtig nehme man „sehr viel Sand im Getriebe“ wahr, auch wenn die Diskussion im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf hilfreich sei. Inselbetrachtungen sollten der Vergangenheit angehören. Die neuen Siedlungsgebiete in Pankow bedürften zwingend der Erschließung, „im Wesentlichen Tram, aber natürlich auch nicht“.

Oda Hassepaß (GRÜNE) hebt hervor, es handele sich insgesamt um den größten Haushalt aller Zeiten, aber für gerechte Mobilität sei wenig Geld da. Der Haushalt lese sich wie eine Absage an die Verkehrswende. Alles, was klimafreundlich und sozial sei, werde abgeräumt oder gekürzt. Maßnahmen für Verkehrssicherheit und Lebensqualität würden massiv herun-

tergefahren, obwohl Berlin bereits hinter anderen Metropolen liege. „Besonders krass“ sei es bei der Verkehrssicherheit, der Zuverlässigkeit von Bus und Bahn und beim Wirtschaftsverkehr. Bei der Verkehrssicherheit würden 45 Prozent, also 13,1 Mio. Euro gekürzt. Jelbi, Flotte nextbike, alles, was den Menschen zugutekomme, werde abgeräumt. Es gebe eine Abwärtsspirale bei Bus, Bahn und Tram. Verlässlicher ÖPNV rücke in weite Ferne. Hier gebe es Kürzungen um 7 Prozent, also 130,6 Mio. Euro, trotz erheblichen Mehrbedarfs. Für den Wirtschaftsverkehr sei kein Geld da. Notwendige Lade- und Lieferzonen könnten nicht umgesetzt werden. Kürzungen bei Verkehrssicherheit, Rad- und Fußverkehr gingen immer zulasten der Schwächsten, was skandalös sei. Stabil sei bei der BVG gerade gar nichts.

Im Bericht Nr. 2 zeige sich eine deutliche Diskrepanz zwischen Anspruch und Wirklichkeit. Zum einen sollten die öffentliche Daseinsvorsorge und eine funktionierende Stadt gewährleistet werden, zum anderen würden alle Mittel für Investitionen und Planungsleistungen massiv gekürzt. Wenn man in dem Tempo weitermache, brauche man für die Umsetzung des Radnetzes 300 Jahre. Trotz Personalmangels gebe es keine neuen Stellen für Radverkehr. Die Bundesfördermittel würden nicht ausgeschöpft, was unverständlich sei. Anmeldungen der Bezirke für Fußverkehrsmaßnahmen könne nicht nachgekommen werden, weil die Mittel ausgelaufen seien. Dennoch würden 50 Prozent gekürzt. Im letzten Jahr habe es 15 000 Verletzte gegeben, davon über 700 Kinder. In den Berichten zur Schulwegsicherheit werde das Mobilitätsmanagement an Schulen und Kitas beschrieben, das seit Jahren versprochen werde. Wo sei es? Das Verkehrssicherheitsprogramm könne mit den zur Verfügung stehenden Mitteln und dem vorhandenen Personal nur teilweise vorangebracht werden. Wie gut sei ein Verkehrssicherheitsprogramm ohne genügend Personal und finanzielle Mittel? Ihre Fraktion wolle verhindern, dass Kinder durch Nichthandeln zu Schaden kämen.

Antje Kapek (GRÜNE) führt an, es handele sich um den letzten Haushalt, mit dem die Koalition die Versprechen aus dem Koalitionsvertrag umsetzen könne. SenMVKU habe Tempo 50 eingerichtet, was für sie nichts sei, wofür man sich loben könne, ansonsten fehle an vielen Stellen das Geld, um die Versprechen wahr zu machen. Von 100 neuen Fußwegen aus dem 100-Tage-Programm der ehem. Senatorin Schreiner sei einer umgesetzt worden. Lt. Bericht Nr. 101 solle bei der BVG der Standard von 2024, dem Jahr der BVG-Krise, fortgeschrieben werden, was kein wünschenswerter Zustand sei. Die Koalition spreche von Konsolidierung und meine in Wirklichkeit das Kaputtsparen der BVG und der S-Bahn, was massive Folgekosten für die Menschen in dieser Stadt bedeute. Jeder Euro, der heute nicht in die Sanierung des U-Bahn-Netzes investiert werde, koste morgen mehr als heute. Man stehe vor einem Jahrzehnt der Havarien. Die Landesmittel sollten nicht in neue Bauvorhaben wie TVO oder Schlangenbader Tunnel, sondern in das bestehende Netz investiert werden.

Wenn das Angebot immer weiter heruntergefahren werde, die Takte schlechter würden, die Zugausfälle zunähmen, wegen Personalmangels 5 Prozent des Leistungsangebots nicht mehr gewährleistet werden könnten, zugleich die Ticketpreise erhöht würden, sodass immer mehr Berliner/-innen wegen der Preise oder des unzuverlässigen Angebots nicht mehr mit Bus und Bahn fahren, sei dies keine funktionierende Stadt, sondern ein Offenbarungseid. Für Pariser sei Berlin mittlerweile ein abschreckendes Beispiel, weil die Verkehrswende und das an sich gute ÖPNV-System „an die Wand“ gefahren würden, obwohl die Senatorin selbst einmal Nahverkehrsexpertin gewesen sei, was ausgesprochen traurig sei.

Ihre Fraktion werde vor allem im Hauptausschuss Änderungsanträge stellen, weil Verschiebungen in einem „bereits komplett geschröpften Haushalt“ kaum möglich seien. Man brauche mehr Investitionen in Fahrzeuge, Personal und die bestehende Infrastruktur. Zwei Drittel der Berliner/-innen hätten kein Auto und brauchten eine Mobilitätsgarantie mit dem ÖPNV. Die TVO solle aber aus Kürzungen bei der BVG finanziert werden. Die BVG habe einen Finanzierungsbedarf von 210 Mio. Euro durch Tarifsteigerungen, Inflationsausgleich etc., erhalte aber nur einen Aufschlag von 140 Mio. Euro, sodass 70 Mio. Euro fehlten. In den Änderungsanträgen der Koalitionsfraktionen werde weiter gekürzt, was zur nicht funktionierenden Stadt führen werde. Kai Wegner habe mehr Sicherheit und eine funktionierende Stadt versprochen, bekommen habe man Verkehrschaos und steigende Unfallzahlen. Die Opposition könne den Haushalt aber nicht komplett umschreiben, was eigentlich richtig wäre.

Kristian Ronneburg (LINKE) äußert, der Haushaltsentwurf zeige, dass Einnahmen und Ausgaben nicht im Einklang wüchsen. Das Land Berlin leide unter der ungerechten Finanzierungssystematik und der fehlenden Besteuerung von Vermögen. Die Einnahmen hätten in den vergangenen Jahren nicht mit dem Wirtschaftswachstum und der Preisentwicklung Schritt gehalten, wodurch die finanzielle Handlungsfähigkeit des Landes eingeschränkt bleibe. Um den Haushalt zu decken, greife die Koalition massiv in die Rücklagen und setze auf neue Verschuldung. Der Haushalt werde dadurch zwar gedeckt, aber eine Strategie zur Stabilisierung der Finanzen sei nicht erkennbar. Der Haushalt gebe keine Antworten auf strukturelle Probleme. Im Einzelplan 07 gerate vor allem die Umwelt- und Klimapolitik unter Druck. Die Koalition verschiebe und erhöhe die Abbruchkante massiv, sodass jeder neue Senat nach dem Wahltermin im nächsten Jahr gezwungen sei, kurzfristig in den Haushalt einzutreten.

Der Senat rette sich bei einigen Fragen ins Sondervermögen. Die Anmeldung von Brücken sei richtig, weil es um die Funktionsfähigkeit der Stadt gehe. Gleichermaßen gelte für Projekte der BVG bei Straßenbahn und U-Bahn, wobei der Senat bei der Beantwortung der Berichtsaufträge keine Klarheit hergestellt habe, was er wie finanzieren wolle. Es stelle sich die Frage, wie SenMVKU das Sondervermögen personell und ressourcenmäßig umsetzen wolle. Mündlich sei geantwortet worden, dass dies mit dem vorhandenen Personal gehe. In den schriftlichen Antworten stehe das Gegenteil. Daher müsse der Senat einen Plan entwickeln, wie er das Sondervermögen umsetzen wolle, ohne dass man sich gegenseitig kannibalisiere.

Seine Fraktion wolle beim Nahverkehr planen, beteiligen und bauen. Die Zeit sei gekommen, massiv Mittel in die Nahverkehrsprojekte zu stecken, in der berechtigten Hoffnung, dass dies mit Förderung des Bundes gelingen werde. Demgegenüber habe der Senat die Planungsmittel gekürzt. Die gestrichenen Straßenbahnstrecken Johannisthal–Gropiusstadt und Alexanderplatz–Kulturforum seien essenziell wichtige Projekte, die sich für die Berliner/-innen rechneten. Letzteres sei Voraussetzung dafür, dass die Straßenbahn wieder in den Westen Berlins wachsen könne. Die Koalition wolle offenbar mit einem Änderungsantrag wieder dahin, allerdings reiche dies nicht aus. Es erschließe sich nicht, warum SenMVKU im Haushalt relativ geringe Beträge einsparen wolle, wenn es um die Stärkung des Nahverkehrs und die Zukunftsfähigkeit der Stadt gehe.

Seine Fraktion besorge, dass der Konsolidierungsdruck im Haushalt unsachgemäß als Gelegenheit genutzt werde, um im nächsten Nahverkehrsplan unliebsame Nahverkehrsprojekte, insbesondere bei der Straßenbahn, zu „beerdigen“ oder Standards aufzuweichen. Es dürfe keine Abstriche bei Qualität, Ausbauhorizont und Weitsichtigkeit des NVP geben. Finanzen

dürften kein „Totschlagargument“ sein, auf deren Grundlage ein unambitionierter, unfachlicher NVP aufgestellt werde. Der Senat habe es bis heute nicht geschafft, aus dem Deutschlandticket etwas Konstruktives für die Berliner/-innen zu machen. Für das nur kurze Zeit angebotene 29-Euro-Ticket als Insellösung seien Ressourcen und Personal im Grunde für nichts gebunden worden. Seine Fraktion schlage ein Sozialticket auf Basis des Deutschlandtickets vor, wie dies andere Städte wie Hamburg umgesetzt hätten. Die Erhöhung des Preises für das Sozialticket auf 27,50 Euro sei ein Beitrag für die soziale Spaltung dieser Stadt. Seine Fraktion konzentriere sich v. a. auf mehr Mittel für die schnelle Planung von Straßenbahn- und Nahverkehrsprojekten, Busbeschleunigungen sowie länderübergreifende Mobilität mit Brandenburg und stelle zudem Mittel für den Klimaschutz und die BENE-Förderung bereit.

Niklas Schenker (LINKE) ergänzt, die Berliner/-innen hätten ein Recht darauf, gut, sicher und bequem durch die Stadt zu kommen. Es sei nicht hinnehmbar, dass der Senat beim Ausbau des Radverkehrs, der Verbesserung des Fußverkehrs und bei der Verkehrssicherheit gekürzt habe. Man brauche mehr Geld für Radverkehr, Verkehrssicherheit, Bordsteinabsenkungen, Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung, Schulwegsicherheit, ein 1 200-Sitzbänke-Programm insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen, ein kostenfreies Fahrradverleihsystem wie in vielen anderen Metropolen. Die GB infraVelo sei ein wichtiger Akteur und brauche mehr Geld für die Planung von Fahrradparkhäusern und Radschnellwegen. Die Korrekturen der Koalitionsfraktionen reichten nicht aus. Die Frage sei, warum der Senat vorher andere Prioritäten gesetzt habe und bei den Schwächsten habe kürzen wollen. Seine Fraktion setze mit den Änderungsanträgen einen wichtigen Schwerpunkt.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) vertritt die Ansicht, dass diese Koalition 2023 u. a. gewählt worden sei, weil man die grüne Verkehrspolitik in der Stadt nicht mehr habe ertragen können. Es sei Auftrag der Koalition gewesen, im Verkehrsbereich die Weichen neu zu stellen. Dies sei im letzten Doppelhaushalt und in den Nachtragshaushalten nicht der Fall gewesen und erfolge im neuen Doppelhaushalt ebenfalls nicht. Die AfD sehe das Sondervermögen des Bundes als Belastung kommender Generationen. Die Mittel müssten sinnvoll eingesetzt werden. Infrastruktur im Mobilitätsbereich müsse wesentlich verstärkt werden. Dies werde seine Fraktion mit entsprechenden Anträgen unterlegen.

Die Koalition spreche davon, dass der ÖPNV stabilisiert werden solle, dieser dürfe aber nicht auf dem Niveau des Chaos und Zusammenbrechens stabilisiert werden. Vielmehr müsse man den ÖPNV „nach vorne bringen“, wofür in diesem Haushalt „nicht die richtige Weichenstellung vorgenommen worden“ sei. Das Thema Barrierefreiheit sei nach wie vor nicht richtig priorisiert. Bei Bussen und Tramlinien gebe es dafür einen langen Zeitstrahl, was falsch sei und von seiner Fraktion im Hauptausschuss adressiert werde. Auch für CBTC gebe es einen langen Zeitstrahl: 2029, 2032 auf zwei U-Bahn-Linien. Man brauche die Digitalisierung schneller im gesamten Netz, um die Attraktivität durch bessere Takte zu steigern. Autonomes Fahren könne mangelndes Fahrpersonal ausgleichen. Dann werde man auch in der Lage sein, Bahnsteig und Gleiskörper mit modernen Plexiglaswänden zu trennen, sodass sich die Menschen sicherer fühlten. Man müsse die marode Signal- und Stellwerkstechnik verändern. Seine Fraktion nehme nicht hin, dass die Klimatisierung von U-Bahnen nur in Berlin nicht klappen könne. Hier müsse man mehr Geld in Machbarkeitsstudien investieren, damit man die Attraktivität des ÖPNV auch in dieser Hinsicht steigern könne.

Man brauche keine Elektrobusse, aber eine Ausschöpfung des Rahmenvertrags für 1 500 U-Bahn-Wagen bei Stadler. Man brauche die Fahrzeuge und müsse dem Unternehmen und den Mitarbeitern Sicherheit für die Zukunft geben. Man brauche keine neuen Tramlinien am Potsdamer Platz sowie in der Leipziger und Potsdamer Straße, sondern eine Verlängerung der U8 ins Märkische Viertel und der U2 nach Pankow sowie mehr Mittel zur beschleunigten Planung von U- und S-Bahn-Linien und Regionalverkehr. Seine Fraktion werde dazu Änderungsanträge im Hauptausschuss einbringen.

Tempo 30 flächendeckend in Berlin wäre kontraproduktiv, man brauche aber mehr Verkehrssicherheit an Unfallschwerpunkten. Dafür seien im Haushalt nicht die entsprechenden Mittel hinterlegt, was seine Fraktion noch ändern wolle. Der Straßenverkehr benötige nicht nur Investitionen in Brücken, man müsse mittel- und langfristig auch Tunnellösungen zur Kanalisierung des Straßenverkehrs schaffen. Für Machbarkeitsstudien stünden nicht genügend Mittel zur Verfügung, sodass seine Fraktion eine Änderung beantragen werde. Countdownampeln seien nicht sinnvoll, stattdessen sollten Mittel in Ampeln mit mehr Sensorik investiert werden, um den Verkehr digital flüssiger gestalten zu können. Dazu gehöre auch das Thema Baustellenkoordination, wo man „keine vernünftigen Mittel sehe“.

Seine Fraktion habe bereits einen Antrag zum Zukunftsfonds Mobilität Berlin eingebracht. Man müsse die Möglichkeiten neuer Techniken nutzen. Daher sollten aus dem Zukunftsfonds Pilotvorhaben finanziert werden, z. B. Drohnenzustellung von Paketen in Außenbezirken, damit man sich in der Mobilität weiterentwickeln könne.

Für den Radverkehr würden die Mittel weiterhin relativ pauschal ausgegeben. Seine Fraktion fordere zunächst eine klare Bestandsanalyse, wo mehr Radverkehrsstreifen oder -wege gebraucht würden. Dafür benötige man mehr Zählstellen. Auch Dialogdisplays könnten dafür genutzt werden. Es sei unlogisch, vorher Mittel einzustellen.

Die Menschen erwarteten, dass mehr für den freiwilligen Umstieg zum ÖPNV durch Attraktivitätssteigerungen getan werde. Diejenigen, die sich flexibel mit dem Auto durch die Stadt bewegen müssten, fänden sich im Haushalt nicht wieder. Der Wirtschaftsverkehr sei nicht „entsprechend dargestellt“. Für Lade- und Lieferzonen müsse mehr Geld bereitgestellt werden, um zu einer Digitalisierung der Kontrolle zu kommen. Seine Fraktion werde dies in entsprechenden Änderungsanträgen adressieren.

Aus der Synopse werden behandelt:

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

IFF-Mittel

Kristian Ronneburg (LINKE) bittet um Ergänzung des Berichts Nr. 3 um folgende Fragen:

„Wie viele Mittel sind im IFF noch vorhanden? Wie ist die weitere Herausgabe geplant? Können die Mittel zur digitalen Parkraumbewirtschaftung, die es im IFF gab, noch zu diesem Zweck verwendet werden?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) sagt schriftliche Beantwortung der Fragen zu.

Verkehrsverträge

Antje Kapek (GRÜNE) fragt zum Bericht Nr. 4, warum Anmeldungen zum NVP nicht mehr nach künftigem Bedarf, sondern nach Kassenlage erfolgten. Der Senat wolle gucken, wie viel Geld übrig bleibe und was man damit noch machen könne. Dies bedeute, dass die Abgeordneten nicht mehr überprüfen könnten, ob die Ansätze richtig seien.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, es sei nicht sinnvoll, Dinge in einen NVP zu schreiben, die in finanzieller Hinsicht nichts mit der Realität zu tun hätten. Natürlich wolle man weiter visionär sein und den Mobilitätsbedürfnissen der Bürger/-innen im NVP gerecht werden. Der NVP werde nach fachlicher Expertise erstellt.

Oda Hassepaß (GRÜNE) greift auf, dass Senatorin Bonde immer wieder über die U0, die Magnetschwebebahn und weitere Projekte spreche, die aber im Haushalt nicht unterlegt seien. Handele es sich demnach um ideologische Projekte?

Kristian Ronneburg (LINKE) plädiert für bedarfsgerechte Planungen im NVP, die dann mit der Haushaltssituation in Einklang gebracht werden müssten. Welchen Bezugspunkt habe die Senatorin bei der generellen Verfügbarkeit von Finanzmitteln? Werde damit grundsätzlich in die Systematik des NVP eingegriffen, indem Projekte, auch einige U-Bahn-Projekte der Koalition, dort nicht mehr auftauchten? Wenn der NVP von vornherein ein Finanzkorsett erhalte, werde er künftig vermutlich völlig anders aufgestellt. Dann brauche man andere nicht mehr daran zu beteiligen, sondern könne dies einfach weiter fortschreiben. Er bitte um Aufklärung.

Antje Kapek (GRÜNE) vertritt die Ansicht, dass das Haushaltsgesetzgebungsrecht des Parlaments missachtet werde, wenn SenMVKU entscheide, was realistisch sei. Im Sinne von Haushaltsklarheit und -wahrheit müsse SenMVKU unabhängig von der Kassenlage darstellen, was gewünscht, geplant und Vision sei, und könne dann Prioritäten setzen. Das Parlament müsse die Chance haben, dies zu beurteilen. Ein Verfahren am Parlament vorbei gehe nicht.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) sagt, realitätsnah bedeute, dass SenMVKU das bestehende Chaos nicht verbessere, statt die Zukunft zu gestalten. Dies sollte die Senatorin den Berlinern ehrlich sagen. Eigentlich wäre es ihre Aufgabe, den Verkehrsunternehmen zu sagen, wohin der Senat künftig wolle. Dann könnten die Fraktionen einschätzen, ob sie dies teilten oder anders wollten. Hinter dem Wort Realität ducke sich die Senatorin vor den eigentlichen Aufgaben weg.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) hält entgegen, Kürzungen fänden nicht statt, wenn Zahlen erhöht würden. Im wichtigsten Titel für die BVG stünden 2024 779 Mio. Euro, 2025 845 Mio. Euro, die längst nicht ausgeschöpft würden. Im Haushalt seien 950 Mio. Euro vorgesehen. Vom Senat eine ehrgeizige Planung haben zu wollen, sei nachvollziehbar, es wäre aber falsch, so zu tun, als könnte diese in einen Haushaltsentwurf übersetzt werden. Der Senat solle dem Abghs einen Haushalt vorschlagen, der machbar sei; sonst wäre dieser verfassungswidrig.

Johannes Kraft (CDU) macht geltend, dass die BVG allein im Kernhaushalt ohne Sondervermögen in Summe 390 Mio. Euro mehr sowie aus dem Sondervermögen 260 Mio. Euro mehr erhalte, was bei etwa 1 Mrd. Euro 26 Prozent Aufwuchs entspreche.

Kristian Ronneburg (LINKE) stellt klar, es gehe nicht darum, den NVP komplett im Haushalt zu veranschlagen. Ihm gehe es um die Methodik, wie der NVP erstellt werde. Seine Fraktion wende sich gegen einen NVP, der nicht substantiiert und fachlich am Ausbaubedarf orientiert sei. Ein solcher NVP müsste vom nächsten Senat sofort korrigiert werden.

Antje Kapek (GRÜNE) betont, wenn die Aufwüchse nicht die entstehenden Kosten deckten, habe man am Ende einen Delta in der Finanzierung. Zu dem, was im Haushalt stehe, fehlten 70 Mio. Euro für zusätzlichen Personalbedarf nach Tarifabschluss. 140 Mio. Euro würden zusätzlich als Inflationsausgleich usw. usf. benötigt, während die Aufwüchse nur 100 Mio. Euro deckten. Wenn 110 Mio. Euro fehlten, handele es sich real um eine Kürzung. Das skizzierte Verfahren sei verfassungskonform; man brauche eine realistische Bewertungsgrundlage mit Zahlen, Daten und Fakten für die Haushaltsberatungen, nicht die Abbildung des NVP im Haushalt. Im Übrigen warte man seit zwei Jahren auf einen aktualisierten NVP, während die Senatorin über Magnetschweebahnen schwadroniere.

Johannes Kraft (CDU) nimmt Bezug auf Kapitel 0730 – Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt – Verkehr – Titel 54045 – Leistungen des innerstädtischen ÖPNV –, der die BVG betreffe und je rund 950 Mio. Euro für 2026/27 enthalte, was einen Unterschied von 376 325 000 Euro ausmache. Mit Sondervermögen, Schuldendiensten und Planungsleistungen komme man auf einen Unterschied von 517 965 634,40 Euro positiv.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) verweist auf den Bericht:

„Letztlich ist hierbei aber auch die generelle Verfügbarkeit von Finanzmitteln nicht gänzlich unerheblich, die allgemeine wirtschaftliche Situation setzt durchaus einen groben Rahmen für die Möglichkeiten und Spielräume einer realistischen sowie umsetzbaren und dennoch ebenso ambitionierten, zukunftsgerichteten Nahverkehrsplanaufstellung.“

Der NVP sei Aufgabe der Verwaltung, werde im Senat beschlossen und dem Abghs vorgelegt, das über den Haushalt, aber nicht über den NVP beschließe. Mit den vom Abghs beschlossenen Mitteln werde SenMVKU vernünftige Verkehrspolitik machen, die nicht nur Anschaffungskosten, sondern auch Betriebs- und LCC-Kostenpositionen berücksichtige. In einer LCC-Betrachtung sei die Magnetschweebahn günstiger als die U-Bahn und die Straßenbahn.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass der Bericht Nr. 4 damit erledigt sei.

Sondervermögen des Bundes, Transaktionskredite

Antje Kapek (GRÜNE) nimmt Bezug auf Bericht Nr. 5. Für CBTC seien 0 Euro veranschlagt worden, auch im Sondervermögen, obwohl der Antrag gestellt worden sei. Zu welchen zeitlichen Verzögerungen werde es bei der Einführung dieses Systems kommen?

Kristian Ronneburg (LINKE) hält entgegen, dass CBTC veranschlagt sei. Warum sei CBTC beim Sondervermögen abgelehnt worden? Warum sei der Waisentunnel nicht beantragt worden? Hinsichtlich der BWB sei ein Titel ohne Plan gestrichen worden, was ein Haushaltschaos sei. Gebe es inzwischen Ergebnisse zur Finanzierung der Straßenregenentwässerung?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) teilt mit, dass CBTC im Titel 54085 – Erstattung Schuldendienst an die BVG – berücksichtigt werde. Gleiches gelte für den Waisentunnel.

Antje Kapek (GRÜNE) erwidert, dass sich mit Blick auf den Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen, die an dieser Stelle kürzen wollten, die Frage stelle, ob die Finanzierung von CBTC und Waisentunnel dann noch gewährleistet sei.

Kristian Ronneburg (LINKE) erinnert an die Beantwortung seiner Fragen, warum CBTC und Waisentunnel beim Sondervermögen nicht berücksichtigt würden und ob es Ergebnisse zur Finanzierung der Straßenregenentwässerung gebe.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) spricht an, dass im Titel 54085 nicht erkennbar sei, was dort für CBTC geplant sei.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) verweist auf den Bericht Nr. 5b, dem zufolge SenMVKU Gespräche mit den BWB zur Übernahme dieses Punktes führe. Daher sei die Aufnahme in das Kapitel 2980 – Infrastrukturinvestitionen aus dem Sondervermögen des Bundes – nicht vorgesehen. Neben dem ÖPNV müssten dort noch viele andere Themenfelder abgedeckt werden, sodass CBTC nicht berücksichtigt worden sei. Zur Frage, wie sich CBTC und Waisentunnel im Schuldendienst widerspiegeln, verweise sie darauf, dass es sich um operatives Geschäft der BVG handele, die dies im Rahmen ihrer Kreditaufnahme finanzieren werde.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass der Bericht Nr. 5 damit erledigt sei.

Personal

Kristian Ronneburg (LINKE) verweist auf Bericht Nr. 9:

„Für die im Sondervermögen befindlichen Infrastrukturprojekte muss ebenfalls der Personalbestand unter Berücksichtigung der entsprechenden erhöhten Bedarfe für die Aufgabenerfüllung angepasst werden.“

In der ersten Lesung habe der Ausschuss mündlich eine andere Aussage bekommen. Was sei aus Sicht des Senats in Bezug auf das Personal zu tun, um mit dem Sondervermögen konstruktiv umgehen zu können? Komme es zu einer Kannibalisierung? Blieben Projekte liegen?

Staatssekretär Arne Herz (SenMVKU) erklärt, natürlich werde dies an der einen oder anderen Stelle Priorisierung bedeuten müssen, aber in erster Linie seien im Sondervermögen investive Maßnahmen, die ansonsten im Kernhaushalt veranschlagt würden. Auch ohne Sondervermögen erfolge eine Priorisierung im Rahmen jedes Haushalts, um die Aufgaben ohne deutliche Stellenaufwüchse erfüllen zu können.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass der Bericht Nr. 9 damit erledigt sei.

EU-Fördermittel

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt zum Bericht Nr. 11, was die Koalition damit bezwecke. Nach aktuellem Stand seien bei BENE 2 keine weiteren Verpflichtungen für 2026/27 möglich. Bis zu 175 Mio. Euro der zur Verfügung stehenden EFRE-Mittel würden nicht abgerufen. Das Konsolidierungserfordernis werde die Verhandlungsposition Berlins für die EFRE-Förderung ab 2028 schwächen. Eine schlechtere Finanzlage im Laufe dieses Jahrzehnts werde in Kauf genommen. Seine Fraktion wolle Mittel zur BENE-Förderung umschichten.

Johannes Kraft (CDU) verweist darauf, dass zu diesem Thema Beratungen im Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz stattfinden würden. Die Koalition habe sich damit intensiv beschäftigt und werde dort eine Lösung vorstellen.

Linda Vierecke (SPD) unterstreicht die Bedeutung der BENE-Mittel. Insofern müsse man sich über diese Haushaltaufstellung wundern. Man brauche Klarheit für die weiteren Haushaltjahre, damit Berlin nicht Mittel verliere, die auch für Mobilität und Wärmewende genutzt werden könnten.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass der Bericht Nr. 11 damit erledigt sei.

Radverkehr

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt zum Bericht Nr. 13, ob hier auch Projekte zur Umsetzung durch die Bezirke angemeldet werden könnten.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, der tabellarischen Aufstellung sei zu entnehmen, dass das durchaus Bezirkssachverhalte seien, die durch die Bezirke umgesetzt würden.

Niklas Schenker (LINKE) erkundigt sich danach, inwiefern der Senat geprüft habe, Investitionen für den Radverkehr auch aus dem Sondervermögen zu finanzieren, und ob dies juristisch möglich sei.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) teilt mit, dass SenMVKU beim Sondervermögen den Schwerpunkt auf Tiefbau und ÖPNV gesetzt habe.

Niklas Schenker (LINKE) geht davon aus, dass Radverkehrsinvestitionen aus dem Sondervermögen offenbar möglich gewesen wären.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) weist darauf hin, dass das Gesetz auf Bundesebene noch nicht verabschiedet sei. Insofern könne sie dazu keine Auskunft geben.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass der Bericht Nr. 13 damit erledigt sei.

Fußverkehr

Der **Ausschuss** beschließt auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen die wörtliche Protokollierung der Aussprache zur lfd. Nr. 14 der Synopse im Rahmen des Inhaltsprotokolls.

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Kollege Wesener, bitte schön!

Daniel Wesener (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Meines Wissens lässt sich unter diesem Bericht auch das Thema Modellprojekte subsumieren. Deswegen würde ich mir, Frau Senatorin, eine kurze Stellungnahme von Ihnen zur aktuellen Presseberichterstattung im Zusammenhang mit der Kiezblockfinanzierung wünschen, insbesondere hinsichtlich des Schadens, den Sie hier für das Land Berlin offenbar billigend in Kauf genommen haben, und des, wenn man so will, offenen Rechtsverstoßes.

Vorsitzender Lars Bocian: Frau Senatorin, bitte schön!

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrter Herr Abgeordneter Wesener! Da müssen Sie mich wirklich aufklären, was Sie jetzt von mir konkret möchten.

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Kollege Wesener!

Daniel Wesener (GRÜNE): Vielen Dank! – Es geht um den Pressebericht des Tagesspiegels, wo heute, ich glaube, gegen 14 Uhr ein Artikel online gegangen ist, in dem dokumentiert ist, dass es im Zusammenhang mit der Sperrung der Kiezblockmittel in Ihrem Haus offenbar einen Vorgang gab, wo Ihnen nicht zuletzt von Ihrem Haus selbst im Vorfeld bereits signalisiert wurde, dass Sie es hier mit geltenden Verträgen zu tun haben, also eine Sperrung der Mittel nicht möglich ist, sondern dieselbe vermutlich sogar dazu führt, und das ist auch der aktuelle Stand, auch des gerichtlichen Verfahrens, dass diese Mittel nicht nur gezahlt werden müssen, sondern dass das natürlich mit Mehrkosten für das Land Berlin verbunden ist. Das meine ich mit „sehenden Augen Schaden für das Land Berlin in Kauf nehmen“. Was das mit Wirtschaftlichkeits- und Sparsamkeitsgrundsatz et cetera zu tun hat, erschließt sich mir nicht, aber vielleicht ist die Darstellung in der Zeitung ja auch falsch. Ich würde mir auf jeden Fall wünschen, dass Sie das hier noch mal darstellen.

Vorsitzender Lars Bocian: Seit 14 Uhr sitzen wir in dieser Sitzung, wir können also diese Presseberichterstattung nicht kennen, also ich kenne sie nicht. Ich weiß auch nicht, ob das jetzt --

Daniel Wesener (GRÜNE): Ja, es gab, Herr Vorsitzender, einen --

Vorsitzender Lars Bocian: Moment, lieber Herr Wesener, ich habe jetzt gerade das Wort, Entschuldigung! – Ich weiß auch nicht, ob wir das jetzt hier in die Debatte einführen können, aber die Senatorin hat sich schon zu Wort gemeldet. Vielleicht kann sie etwas dazu sagen. – Bitte schön, Frau Senatorin!

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrter Herr Abgeordneter Wesener! Dass ich zulasten des Landes Berlin handele, das weise ich mal strikt von mir. Das ist das Erste.

Ich kenne die Berichterstattung jetzt nicht. Ich kenne natürlich den Vorgang. Das ist ja total klar. Aber ich weiß nicht, wie die Berichterstattung aussieht. Jedenfalls ist klarzustellen, dass wir an den Bezirk ein Schreiben geschickt haben, in dem wir Mittel in Aussicht gestellt haben, nicht mehr und nicht weniger. Und um diese Mittel, um diese Inaussichtstellung geht es. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Kollege Wesener, bitte!

Daniel Wesener (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Sie haben völlig recht, das mag für diesen Ausschuss neu sein, für die Senatorin nicht, wie sie gerade selbst bekundet hat, weil es hier offenbar einen IFG-Antrag gab und auch eine Akteneinsicht meiner Fraktion.

Frau Senatorin! Vielleicht etwas präziser, es geht ja um die Frage: Wussten Sie, dass in jedem Fall Kosten für die ausgeschriebenen und dann auch erbrachten Leistungen anfallen werden oder nicht? Die Aktenlage deutet ja ganz offenbar, ich entnehme das der Presseberichterstattung, darauf hin, dass Ihr eigenes Justiziariat deutlich gemacht hat, hier werden Kosten fällig, und Sie trotzdem die Sperrung dieser Mittel angeordnet haben. Das meine ich mit „Schaden für das Land Berlin“. Das ist, wenn man so will, ein offener Rechtsbruch, und das gerichtliche Verfahren zeigt ja, dass genau das eingetreten ist, was Ihr Amt vorhergesagt hat. Wir haben es zwischenzeitlich mit Gerichtskosten, mit Anwaltskosten zu tun. Wie das ausgeht, werden wir sehen. Ich freue mich, wenn Sie, so verstehe ich jetzt Ihre Äußerung, im Nachhinein sagen, das Geld wird fließen. Warum nicht gleich? Und warum haben Sie diesen Schaden in Kauf genommen?

Vorsitzender Lars Bocian: Frau Senatorin, bitte schön!

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrter Herr Abgeordneter Wesener! Ich habe keinen Schaden in Kauf genommen. Noch einmal: Der Bezirk ist einen Vertrag eingegangen hinsichtlich dessen wir als Senatsverwaltung Mittel nur in Aussicht gestellt haben. Wir haben nicht gesagt, dass diese Mittel tatsächlich zur Verfügung stehen werden. – Erster Punkt!

Zweiter Punkt ist der, dass ich immer gesagt habe, wir stehen mit dem Bezirk Mitte im kontinuierlichen Austausch. Wir möchten, dass Verkehrsberuhigung in den Kiezen stattfindet, nur der Weg, wie er in Mitte gegangen wird, ist nicht der Weg, den wir finanziell unterstützen.

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Kollege Wesener! – Danach Frau Kollegin Hassepaß!

Daniel Wesener (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Auch für die Exekutive und gerade für die gilt ja auch die Wahrheitspflicht. Bestreiten Sie denn, Frau Senatorin, dass Ihr Haus Ihnen gegenüber zumindest dargelegt hat, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit diese Kosten in jedem Fall anfallen werden, also dass hier qua Vertrag, aber auch qua Inaussichtstellung eine Verbindlichkeit gegeben ist? Zumindest liest sich der Artikel so. Das sind Aktenvermerke. Da wird teilweise wörtlich zitiert aus der Stellungnahme Ihres Justiziariats. War

Ihnen das nicht bekannt, oder stellen Sie in Abrede, dass es diese Information gab respektive sie Ihnen vorlag?

Vorsitzender Lars Bocian: Frau Senatorin, bitte schön!

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrter Herr Abgeordneter Wesener! Ich glaube, ich habe jetzt alles dazu gesagt. Also Mittel sind für den Bezirk in Aussicht gestellt worden. Der Bezirk hat einen Vertrag geschlossen. Wir haben gesagt, wir werden das, was der Bezirk mit dem vom Senat in Aussicht gestellten Geld vorhat, nicht unterstützen. Wir sind sehr gerne bereit, mit dem Bezirk zu einer guten Lösung zu kommen, wie Verkehrsberuhigung in Mitte stattfinden kann. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Frau Kollegin Hassepaß!

Oda Hassepaß (GRÜNE): Dann würde ich jetzt noch mal andersrum fragen: Sie sagen jetzt gerade, dass es keine verbindliche Zusage an den Bezirk über diese Mittel gab und die auch noch nicht für dieses Projekt in ProFiskal hinterlegt waren.

Vorsitzender Lars Bocian: Frau Senatorin, bitte schön!

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU): Sehr geehrter Vorsitzender! Sehr geehrte Frau Abgeordnete Hassepaß! Das habe ich nicht gesagt. Ich habe gesagt, es gab ein Schreiben unseres Hauses an den Bezirk, dass Mittel in Aussicht gestellt werden. Wie das technisch abgebildet war, das entzieht sich, jetzt jedenfalls, meiner Kenntnis. Das weiß ich nicht. Darüber hinaus noch mal: Ich kenne den Artikel nicht. Ich weiß nicht, welche Mails gegebenenfalls zitiert werden, in welchen Ausschnitten gegebenenfalls nur Mails zitiert werden, in welcher Vollständigkeit Mails zitiert werden. Und ich finde es schon bemerkenswert, wenn der Artikel um 14 Uhr online gegangen ist und ich ihn nicht kenne, dass ich hierzu derart intensiv befragt werde. Wir können uns gerne beim nächsten Mal intensiv dazu unterhalten.

Vorsitzender Lars Bocian: Ich weiß auch nicht, ob das so zielführend ist, wenn das hier so ein Hin-und-her-Spiel wird. Herr Kollege Wesener hat sich gerade noch mal gemeldet. – Bitte schön, Herr Kollege Wesener!

Daniel Wesener (GRÜNE): Dann können wir das auch abbinden. – Erstens, Frau Senatorin: Ja, wir werden uns darüber unterhalten. Das ist aus meiner Sicht ein relativ ernster Vorgang, soweit sich das mir aus der Presseberichterstattung erschließt. Das Zweite ist, da Sie ständig Dinge feststellen, stelle in diesem Fall ich fest, dass Ihre Aussagen nicht mit dem korrespondieren, was hier teilweise als wörtliche Zitate aus den Akten Ihrer Verwaltung aus dem Artikel hervorgeht. – Insofern, Herr Vorsitzender, hätte ich gerne ein Wortprotokoll über die Aussagen der Senatorin beziehungsweise die Aussprache zu diesem Berichtsantrag.

Vorsitzender Lars Bocian: Die Bitte nehmen wir mit, und damit schließen wir auch die laufende Nummer 14 ab.

Schulwegsicherheit

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt zum Bericht Nr. 15, wann der Senatsbeschluss zum schulischen Mobilitätsmanagement erfolgen solle.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, ihr Haus arbeite mit der SenBJF intensiv daran und werde dies möglichst kurzfristig vorlegen.

Oda Hassepaß (GRÜNE) stellt die Nachfrage, wie dies mit der Aussage in Einklang zu bringen sei, dass Schulwegsicherheit oberste Priorität habe, wenn es zu jahrelangen Verzögerungen komme.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) verweist darauf, dass sie erst seit anderthalb Jahren im Amt sei.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass der Bericht Nr. 15 damit erledigt sei.

Barrierefreiheit

Kristian Ronneburg (LINKE) spricht das Thema Muva im Bericht Nr. 20 an. Wie sei der Stand der Gespräche zu dem neuen Angebot? Um welchen Nutzerkreis handele es sich? Gehe es auch um Menschen mit kognitiven Einschränkungen? Könne das neue Angebot am 1. Januar 2026 starten?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) teilt mit, man werde weiterhin ein Angebot für mobilitätseingeschränkte Personen zur Verfügung stellen. Dazu zählten auch kognitiv eingeschränkte Personen.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass der Bericht Nr. 20 damit erledigt sei.

Busbeschleunigung

Antje Kapek (GRÜNE) konstatiert zum Bericht Nr. 30.1, dass im vergangenen Jahr die meisten Mittel der PMA-Auflösung zum Opfer gefallen seien. Wie solle die ÖPNV-Beschleunigung durch LSA-Schaltungen bzw. Bussonderfahrstreifen sichergestellt werden? Im Dienstleistungstitel könne man die ÖPNV-Beschleunigung bei LSA nicht anweisen. Im Moment gebe es hierfür keinen adäquaten Titelansatz.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) führt an, dass sich der Lennungskreis Beschleunigung intensiv darum kümmere. Man werde alle Maßnahmen, die möglich seien, umsetzen.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass der Bericht Nr. 30.1 damit erledigt sei.

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

Keine Wortmeldung.

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

Titel 54083 – Leistungen für die öffentlichen Toilettenanlagen –

Antje Kapek (GRÜNE) fragt zum Bericht Nr. 69, warum 24 Ökotoiletten in Parks, die pro Jahr 500 000 Mal genutzt würden, abgeschafft werden sollten und wie SenMVKU verhindern wolle, dass künftig in den Parkanlagen wild uriniert werde.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, Berlin verfüge über ein hinreichend ausgebautes Toilettensystem. SenMVKU habe auch hier Kürzungen vornehmen müssen.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass der Bericht Nr. 69 damit erledigt sei.

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

Keine Wortmeldung.

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

Titelübergreifend

ÖPNV-Finanzierungsmechanismen

Kristian Ronneburg (LINKE) bittet um Nachlieferung des Berichts Nr. 81 durch SenMVKU, da dieser lediglich den Verweis auf Bericht Nr. 5b enthalte. Hierdurch sei der Berichtsauftrag nicht ausreichend erfüllt worden. Deshalb stehe folgende Berichtsbitte aus:

„Die Bitte um Nachlieferung umfasst die dem Berichtsauftrag zugrundeliegende Frage nach den Investitionen und der jeweiligen Finanzierung. Es wird um eine Auflistung gebeten, aus welcher hervorgehen soll, welche Investitionen anhand welcher Kriterien über welchen Mechanismus finanziert werden sollen. Diese soll die Leistungen im ÖPNV, Investitionszuschüsse, Transaktionskredite, Schuldendienst/Zinsen bei Investitionen durch die BVG und das Bundessondervermögen umfassen.“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) sagt Nachlieferung zu.

ÖPNV-Ermäßigungen

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt zum Bericht Nr. 82, ob sich der Senat einer Lösung wie in Hamburg annähern könne, wo Deutschlandticket und Sozialticket verbunden seien, ob es aufgrund der Preiserhöhung beim Deutschlandticket Anpassungsbedarf bei der Azubiticketveranschlagung gebe und ob der Preis beim Azubiticket wie beim Semesterticket sein werde.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) verweist zum Sozialticket auf die Zuständigkeit der Sen-ASGIVA. SenMVKU wolle das Azubi-Abo auf den Stand des Semestertickets bringen und sei hier guter Dinge. In den Ansätzen sei dies entsprechend hinterlegt.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass der Bericht Nr. 82 damit erledigt sei.

Straßenbahnausbau

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt zum Bericht Nr. 84, ob das Projekt UTR–Rathaus Span-dau nun gestrichen sei.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, dass man die UTR und Spandau anbinden wol-le. Wie dies geschehe, werde man im weiteren Verfahren sehen.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass der Bericht Nr. 84 damit erledigt sei.

Titel neu – Zukunftsfo nds Mobilität Berlin –

Ansatz 2026: –
Ansatz 2027: –

Änderungsantrag Nr. 1 AfD-Fraktion

2026: +250 000 Euro
2027: +650 000 Euro

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Es soll ein „Zukunftsfo nds Mobilität Berlin“, gespeist aus zweckgebundenen Infra-strukturmitteln, geschaffen werden, aus dem gezielt Pilotprojekte der Verkehrsinfra-struktur gefördert werden, ohne einen Regelbetrieb vorwegzunehmen.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)
S. a)“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 1 der AfD-Fraktion ohne Aussprache ab.

Titel neu – Zuschüsse an die BVG für die Umsetzung des Communication-Based Train Control (CBTC) –

Ansatz 2026: –
Ansatz 2027: –
VE 2026
VE 2027

Änderungsantrag Nr. 2 AfD-Fraktion

| | |
|---------------------|------------------------|
| Ansatz 2026: | – |
| Ansatz 2027: | +1 000 000 Euro |
| VE 2026: | – |
| VE 2027: | +4 000 000 Euro |

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Beschleunigte Umsetzung der Einführung von CBTC ab 2027 bis 2029

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

S. a)

c) Anbringung *Haushaltsvermerke*

Von den VE sind fällig 2028 und 2029 je 2.000.000“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 2 der AfD-Fraktion ohne Aussprache ab.

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

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt zum Bericht Nr. 88 bzgl. S-Bahn-Wagen, ob es schon Ergebnisse der Überprüfung der Baureihe 480 gebe.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, dass SenMVKU noch kein Ergebnis vorliege.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass der Bericht Nr. 88 damit erledigt sei.

Titel 52108 – Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs –

Titel 72016 – Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr –

Oda Hassepaß (GRÜNE) bittet um Nachlieferung des Berichts Nr. 89c durch SenMVKU, da die Fragen des Berichtsauftrags nicht hinreichend beantwortet worden seien:

„Bitte um Bericht zu allen Maßnahmen zur Vervollständigung des Radverkehrsnetzes gemäß Radverkehrsplan, deren Planung mit den entsprechenden Titeln des aktuellen Haushalts 2024-25 begonnen oder fortgeführt wurde, bzw. die zur Realisierung führten.

(Bitte tabellarisch darstellen: Bezirk, Straßenabschnitt und seine Länge, Typ/Führungsform, typische angelegte Breite, Beginn der Entwurfsplanung, Datum der verkehrsrechtlichen Anordnung, Baubeginn, Fertigstellung, projektdurchführende Einheit im Auftrag des Straßenbaulastträgers, Entscheidungsgrundlage für die priorisierte Umsetzung (z.B. §§ des MobG/ Bestandteil welcher Netzkategorie), Gesamtkosten der Maßnahme, Finanzmittel Land, Finanzmittel Bezirk, Finanzmittel weiterer Fördermittelgeber)

Bitte um Darstellung des tatsächlich geplanten Ausbaupfads des Radverkehrsnetzes gemäß Radverkehrsplan bis 2030 nach Jahren aufgeschlüsselt.

Wie sollen mit den nochmals um ca. die Hälfte reduzierten Finanzmitteln nennenswerte Fortschritte bei der Realisierung eines lückenlosen Netzes aus sicheren Radverkehrsanlagen erreicht werden?

Aus welchem Grund wurden die Ansätze dieser Titel erneut reduziert, obwohl sie bereits 2024/25 jeweils nur für die Realisierung eines Bruchteils der Jahresziele des Radverkehrsplans ausreichten?

(i.V.m. Epl. 07 Kap. 0740, Tit. 52108, 89115, 89116, Epl. 27, Kap. 2707 Tit. 52108, 72016)“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) sagt Nachlieferung zu, soweit die gewünschten Informationen noch nicht vorlägen.

Verkehrssicherheit titelübergreifend

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt zum Bericht Nr. 89d, ob SenMVKU eine Priorisierung beim Verkehrssicherheitsprogramm vorgenommen habe und auflisten könne, welche Maßnahmen mit dem hinterlegten Geld 2026 und 2027 umgesetzt werden könnten.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) verweist darauf, dass SenMVKU bereits zum Kopfkapitel über das Verkehrssicherheitsprogramm berichtet habe und Priorisierungen vornehmen werde. Sollte es heute schon eine Priorisierungsliste geben, könne man diese gerne nachreichen.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass der Bericht Nr. 89d damit erledigt sei.

Titel 52108 – Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs –

| | |
|---------------------|----------------|
| Ansatz 2026: | 2 500 000 Euro |
| Ansatz 2027: | 2 500 000 Euro |
| VE 2026: | 8 500 000 Euro |
| VE 2027: | 4 000 000 Euro |

Änderungsantrag Nr. 1 der Fraktion Die Linke

| | |
|---------------------|------------------------|
| Ansatz 2026: | +1 500 000 Euro |
| Ansatz 2027: | +1 500 000 Euro |

- „a) Begründung zum Änderungsantrag
Erhöhung um mehr Maßnahmen für den Radverkehr umsetzen zu können.
- b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)
- c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Niklas Schenker (LINKE) erklärt, dass seine Fraktion ihren Änderungsantrag Nr. 1 im Hinblick auf den Änderungsantrag Nr. 1 der Koalitionsfraktionen zurückziehe. Gleichwohl sei der Bedarf noch erheblich höher. Der Refinanzierungsvorschlag sei allerdings noch nicht überzeugend.

Änderungsantrag Nr. 1 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2026: +7 500 000 Euro
Ansatz 2027: +7 500 000 Euro
VE 2026: +5 000 000 Euro
VE 2027: +5 000 000 Euro

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr zur Umsetzung des Berliner Radnetzes, Mittel notwendig zur Finanzierung bezirklicher Radverkehrsvorhaben und Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr.“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 1 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ohne Aussprache ab.

Änderungsantrag Nr. 1 der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD

Ansatz 2026: +3 000 000 Euro
Ansatz 2027: +2 800 000 Euro

„a) Begründung zum Änderungsantrag
Mehr für Verstärkung der Maßnahmen.
b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)
c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag Nr. 1 der Fraktionen der CDU und der SPD ohne Aussprache zu.

Titel 52115 – Unterhaltungsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen –

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt zum Bericht Nr. 90, wie das Sonderprogramm Barrierefreie Bushaltestellen finanziert werden solle und ob dafür Haushaltssmittel notwendig seien bzw. welche Optionen in Erwägung gezogen würden.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) teilt mit, dass sich SenMVKU mit der BVG weiterhin in Abstimmungsgesprächen befindet.

Antje Kapek (GRÜNE) bemerkt, nachdem im vergangenen Jahr nicht viele Bushaltestellen umgebaut worden seien, sei es gut, das System anzupassen. Allerdings stelle sich die Frage, warum es angesichts der Musterverfahren eine BPU-Nachweispflicht gebe und diese nicht entfallen könne.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) macht geltend, nach der LHO seien bei investitionsbedingten Baumaßnahmen BPU einzureichen.

Kristian Ronneburg (LINKE) stellt die Nachfrage, ob eine standardisierte BPU oder Muster-BPU entwickelt werde, um das Verfahren zu vereinfachen.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, eine Muster-BPU wäre schön. Dies liege in der Verantwortung der SenStadt und der Bezirke.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass der Bericht Nr. 90 damit erledigt sei.

Titel 52121 – Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit –

| | |
|---------------------|----------------|
| Ansatz 2026: | 3 000 000 Euro |
| Ansatz 2027: | 3 000 000 Euro |
| VE 2026: | 4 000 000 Euro |
| VE 2027: | 3 000 000 Euro |

Änderungsantrag Nr. 2 der Fraktion Die Linke

| | |
|---------------------|-----------------|
| Ansatz 2026: | +1 000 000 Euro |
| Ansatz 2027: | +1 000 000 Euro |

- „a) Begründung zum Änderungsantrag
Mehr Mittel für die Erhöhung der Verkehrssicherheit statt Kürzung unter das IST.
b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)
c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Niklas Schenker (LINKE) erklärt, dass seine Fraktion ihren Änderungsantrag Nr. 2 zurückziehe.

Änderungsantrag Nr. 2 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

| | |
|---------------------|-----------------|
| Ansatz 2026: | +3 000 000 Euro |
| Ansatz 2027: | +3 000 000 Euro |

- „a) Begründung zum Änderungsantrag
Mehr zur Umsetzung von zusätzlichen Fußgängerüberwegen, Mittelinseln, Entschärfung gefährlicher Kreuzungen.“

Oda Hassepaß (GRÜNE) betont, aus den Berichten der SenMVKU gehe hervor, dass mit dem veranschlagten Geld zusätzliche Fußgängerüberwege, Mittelinseln und Entschärfungen gefährlicher Kreuzungen nicht umgesetzt werden könnten, sodass ihre Fraktion die Ansätze erhöhen wolle.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 2 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Änderungsantrag Nr. 2 der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD

| | |
|---------------------|-----------------|
| Ansatz 2026: | +1 800 000 Euro |
| Ansatz 2027: | +1 000 000 Euro |

- „a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr für Verstärkung der Maßnahmen.
b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)
c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag Nr. 2 der Fraktionen der CDU und der SPD ohne Aussprache zu.

Titel 52122 – Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs –

Ansatz 2026: 2 600 000 Euro
Ansatz 2027: 2 600 000 Euro
VE 2026: 6 000 000 Euro
VE 2027: 6 000 000 Euro

Änderungsantrag Nr. 3 der Fraktion Die Linke

Ansatz 2026: +3 000 000 Euro
Ansatz 2027: +3 000 000 Euro

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr für die Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur insbesondere neue Gehwege, barrierefreie Räume sowie Bordsteinabsenkungen insbesondere für Rollatoren, Rollstühle und Kinderwagen. Anhebung auf Höhe des voraussichtlichen IST 2025 (4.900.000) zuzüglich weiterer Mittel zur Umsetzung des neuen Fußverkehrsplans.

Bänke-Programm für die Bezirke: Ausreichend Sitzgelegenheiten sind wichtig sowohl für die Aufenthaltsqualität als auch um Ruhepausen auf Fußwegstrecken zu ermöglichen.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

Anfügen in der Erläuterung: „Ausgaben in Höhe von 1.000.000 Euro im Jahr sind für die Anschaffung von 100 zusätzlichen Sitzbänken in jedem Bezirk vorgesehen.“

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 3 der Fraktion Die Linke ohne Aussprache ab.

Änderungsantrag Nr. 3 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2026: +5 000 000 Euro
Ansatz 2027: +5 000 000 Euro
VE 2026: +6 000 000 Euro
VE 2027: +6 000 000 Euro

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr zur Verbesserung der Sicherheit und des Komforts des Fußverkehrs (Sanierung von Gehwegen, Umsetzung der Modellprojekte für den Fußverkehr, Bau von Gehwegvorstreckungen, Umsetzung von Schulzonen und verkehrsberuhigten, fußverkehrsfreundlichen Kiezen).“

Oda Hassepaß (GRÜNE) bemerkt, hier gelte das zum Änderungsantrag Nr. 2 Gesagte gleichermaßen.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 3 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Änderungsantrag Nr. 3 der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD

Ansatz 2026: +3 000 000 Euro
Ansatz 2027: +3 000 000 Euro

- „a) Begründung zum Änderungsantrag
Mehr für Verstärkung der Maßnahmen.
- b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)
- c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag Nr. 3 der Fraktionen der CDU und der SPD ohne Aussprache zu.

Titel 52133 – Maßnahmen zum Wirtschaftsverkehr –

Ansatz 2026: 500 000 Euro
Ansatz 2027: 300 000 Euro
VE 2026: 500 000 Euro
VE 2027: 250 000 Euro

Änderungsantrag Nr. 4 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2026: +2 000 000 Euro
Ansatz 2027: +2 000 000 Euro
VE 2026: +2 000 000 Euro
VE 2027: +2 000 000 Euro

- „a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr zur Förderung eines stadtverträglichen und klimafreundlichen Wirtschaftsverkehrs, u.a. mehr Liefer- und Ladezonen, Einführung digitaler Systeme zur Freihaltung von Lieferzonen und Umsetzung von Maßnahmen des IWVK.“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 4 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ohne Aussprache ab.

Titel 52135 – Straßenregenentwässerung –

Ansatz 2026: 117 300 000 Euro
Ansatz 2027: 124 300 000 Euro

Änderungsantrag Nr. 5 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

2026: -110 500 000 Euro
2027: -111 500 000 Euro

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Finanzierung der Aufgabe erfolgt im Rahmen des Klimapakts direkt bei den BWB.“

Johannes Kraft (CDU) wendet ein, dass die BWB ein Anrecht auf diese Leistungen hätten und diese im Zweifel vor Gericht einfordern würden, wenn die Ansätze fast komplett gestrichen würden. Er vermute, dass es den Grünen um einen investiven Titel gehe.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 5 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Titel 52144 – Maßnahmen zur Umsetzung einer Sharing-Strategie –

Kristian Ronneburg (LINKE) teilt mit, dass seine Fraktion diese Ansätze teilweise zur Gegenfinanzierung nutze, weil nicht klar sei, wofür der Senat die Mittel ausgeben wolle. Er bitte um Aufklärung, ob Jelbi künftig auch aus diesem Titel finanziert werden solle und wie hoch dann der Finanzierungsbedarf für Jelbi wäre. Seine Fraktion habe aus diesem Grund nur 2 Mio. Euro im Änderungsantrag Nr. 4 reduziert. Wann sei die Sharingstrategie zu erwarten?

Antje Kapek (GRÜNE) knüpft an, dass dem Bericht Nr. 94 zufolge die Jelbi-Finanzierung im Rahmen der Sharingstrategie erfolgen solle. Mit der Kürzung auf 1 000 Euro werde es keine neuen Jelbi-Standorte und -Flächen geben, obwohl Jelbi ein europaweites Vorzeigeprojekt sei. Zudem werde man das E-Scooter-Chaos dem ABSV zufolge nur durch Jelbi-Stationen und -Flächen auflösen können. Der Änderungsantrag Nr. 4 der Koalitionsfraktionen werde für mehr Chaos und nicht für besseren Fußverkehr sorgen.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) versichert, dass Jelbi fortgesetzt werde. SenMVKU führe alles in einer Strategie zusammen. Die BVG werde entsprechend tätig werden.

Antje Kapek (GRÜNE) fragt, warum die Koalitionsfraktionen die Ansätze des Senats streichen wollten. Damit fehlten die nötigen Mittel für die Fortsetzung von Jelbi.

Johannes Kraft (CDU) verweist auf Abstimmungen der Koalitionsfraktionen mit der Sen-MVKU und der SenMVKU mit der BVG. In dem Titel könnten künftig mögliche Mehrbedarfe nach dem Hochlauf der Sharingstrategie verankert werden.

Kristian Ronneburg (LINKE) bittet um die folgende Ergänzung des Berichts Nr. 94 durch SenMVKU:

„Es wird darum gebeten, dass schriftlich mitgeteilt wird, wie hoch die Kosten für Jelbi pro Jahr sind.“

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass diese Berichtsbitte mitgenommen werde.

Ansatz 2026: 4 000 000 Euro
Ansatz 2027: 4 000 000 Euro

Änderungsantrag Nr. 4 der Fraktion Die Linke

2026: -2 000 000 Euro
2027: -2 000 000 Euro

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Gegenfinanzierung. Eine Strategie liegt noch nicht vor, Ansatz ist nicht konkretisiert. Verbleibender Ansatz ist für den Ausbau von JELBI-Stationen vorgesehen.

- b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)
- c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 4 der Fraktion Die Linke ab.

Änderungsantrag Nr. 4 der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD

2026: -3 999 000 Euro
2027: -3 999 000 Euro

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Späterer Bedarf.

- b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

Ergänzung des Wortes „zukünftigen“ in dem Satz:

„Der Titel dient der zukünftigen Finanzierung der Aktivitäten im Zusammenhang mit der Entwicklung und Umsetzung einer Sharing-Strategie für den öffentlichen Raum.“

Streichung des Wortes „insbesondere“ in dem Satz:

„Ziel ist die gesamtstädtische Verfügbarkeit von sachgerechten Angeboten im Sharing-Segment, insbesondere um diese mit dem bestehenden Ö(PN)V zu verknüpfen.“

- c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag Nr. 4 der Fraktionen der CDU und der SPD zu.

Titel 54010 – Dienstleistungen –

Kristian Ronneburg (LINKE) fordert, dass der Senat ein rechtsicheres Konzessionierungsverfahren für Sharingmobilität in Berlin – ähnlich wie in Wien – voranbringe. Dazu solle Rechtsexpertise aufgebaut werden. Damit könne man zu einer besseren Steuerung, Regulierung und Ausweitung des Angebots kommen. Zu einer künftigen Klimatisierung der U-Bahn solle eine Studie beauftragt werden, die den Aufwand klären solle und dem künftigen Haushaltsgesetzgeber eine Handlungsempfehlung geben könne.

Antje Kapek (GRÜNE) fragt zum Bericht Nr. 100, wann mit der Neukonzeptionierung der Parkgebührenordnung zu rechnen sei.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, ihr Haus arbeite daran und werde darüber rechtzeitig informieren.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt zum Änderungsantrag Nr. 5 der Koalitionsfraktionen, wie diese auf 1 Mio. Euro für eine Verkehrssimulation und Schreiblizenzen kämen.

Johannes Kraft (CDU) hält entgegen, dass für Schreiblizenzen lediglich 50 000 Euro 2027 angesetzt würden. Die Verkehrssimulation könne voraussichtlich 2026 abgeschlossen werden. Auf Basis valider Daten und quasi in Echtzeit könnten Maßnahmen im öffentlichen Straßenland und die Verlagerung der Verkehre zielgenau simuliert werden, um damit eine Entscheidungsgrundlage bspw. für die Genehmigung weiterer Baustellen zu haben.

Tino Schopf (SPD) konstatiert zum Bericht Nr. 100, dass es nicht zu allen in der Liste genannten Projekten Erläuterungen im Bericht gebe. Welchen Grund habe dies?

Dr. Julius Menge (SenMVKU) macht geltend, dass bspw. die Projekte 6 und 10 schon in der Tabelle differenziert erläutert bzw. selbsterklärend seien.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass der Bericht Nr. 100 damit erledigt sei.

| | |
|---------------------|----------------|
| Ansatz 2026: | 2 500 000 Euro |
| Ansatz 2027: | 2 500 000 Euro |
| VE 2026: | 1 500 000 Euro |
| VE 2027: | 500 000 Euro |

Änderungsantrag Nr. 5 der Fraktion Die Linke

| | |
|---------------------|---------------|
| Ansatz 2026: | +/-0 |
| Ansatz 2027: | -200 000 Euro |

,,a) Begründung zum Änderungsantrag

Um die Fragen des Aufwandes zur Umsetzung von klimatisierten U-Bahnen zu klären, soll der Senat eine entsprechende Machbarkeitsstudie beauftragen. Statt Sondernutzungserlaubnisse zu vergeben, soll der Senat für die Zeit nach Ablauf der Son-

dernutzungserlaubnisse die Vorbereitung einer rechtssicheren Konzessionierung für ganz Berlin angehen.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

Anfügen an die Erläuterung: „100.000 Euro sind in 2026 jeweils für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zu klimatisierten U-Bahnen sowie für einen Dienstleistungsauftrag zur Vorbereitung eines rechtssicheren Konzessionsverfahrens für Sharing-Mobilität in ganz Berlin vorgesehen.“

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 5 der Fraktion Die Linke ab.

Änderungsantrag Nr. 5 der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD

Ansatz 2026: +1 000 000 Euro

Ansatz 2027: +50 000 Euro

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Zusätzliche Mittel in 2026 für Verkehrssimulation sowie in 2027 für Schreiblizenzen infrest/Baustellenatlas der Bezirke.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

Änderung des letzten Satzes in: „Zu nennen sind hier bspw. Monitoring und ggf. Fortschreibung der Planwerke (insbes. Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr), Datenmanagementplattform für Sharing-Angebote, Verkehrssimulationen oder Maßnahmen zur Baustellenkoordinierung, inkl. von Lizenzen.“

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag Nr. 5 der Fraktionen der CDU und der SPD zu.

Titel 54045 – Leistungen des innerstädtischen ÖPNV –

Ansatz 2026: 950 061 000 Euro

Ansatz 2027: 950 492 000 Euro

VE 2026: 4 141 716 000 Euro

VE 2027: 474 709 000 Euro

Änderungsantrag Nr. 6 der Fraktion Die Linke

Ansatz 2026: +/-0

Ansatz 2027: +2 000 000 Euro

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr Mittel für Bahnhofsaufsichten der BVG ab 2027. Künftig 60-Meter-Straßenbahnen für mehr Beförderungskapazität.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

Anfügen an Erläuterung: „Bei künftigen Ausschreibungen der BVG für neue Straßenbahnen sind 60-Meter-Straßenbahnen zur Erhöhung der Beförderungskapazität zu berücksichtigen.“

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Kristian Ronneburg (LINKE) plädiert für einen Mittelaufwuchs 2027 für die Ausweitung von Aufsichten bei der BVG, um für mehr Sicherheit im Nahverkehr zu sorgen. Künftig sollten 60-Meter-Straßenbahnen zur Erhöhung der Beförderungskapazität beschafft werden, deren Einsatz mit der vorhandenen Infrastruktur machbar wäre.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 6 der Fraktion Die Linke ab.

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

Ansatz 2026: 3 890 000 Euro
Ansatz 2027: 4 321 000 Euro

Änderungsantrag Nr. 6 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

2026: +1 000 000 Euro
2027: +1 000 000 Euro

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr zur beschleunigten Umsetzung des Umstiegs auf Elektromobilität.“

Antje Kapek (GRÜNE) erklärt, dieser Änderungsantrag unterstütze die Koalition bei der Umsetzung ihres Versprechens, die Infrastruktur für Elektromobilität auszubauen.

Johannes Kraft (CDU) betont, die Errichtung neuer Ladepunkte laufe sehr gut. Engpass sei nicht das Geld, die Stromnetz Berlin GmbH müsse in die Lage versetzt werden, mehr Über-gabepunkte schneller zu realisieren. Die rechtlichen Voraussetzungen seien geschaffen.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 6 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Titel 54061 – Maßnahmen zur Förderung des Mobilitätsmanagements –

Ansatz 2026: 1 000 Euro
Ansatz 2027: 1 000 Euro

Änderungsantrag Nr. 7 der Fraktion Die Linke

2026: +99 000 Euro
2027: +99 000 Euro

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Kürzung wird rückgängig gemacht.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Kristian Ronneburg (LINKE) verweist auf den Bericht Nr. 106, dem zufolge geplante Maßnahmen infolge des hohen Konsolidierungsdrucks zurückgestellt würden. Der Ansatz sei auf einen Platzhalter reduziert worden. Seine Fraktion halte dies nicht für nachvollziehbar, zumal es sich um einen eher kleinen Ansatz handele, und wolle zum alten Ansatz zurückkehren.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 7 der Fraktion Die Linke ab.

[Unterbrechung der Sitzung von 16.50 bis 17.01 Uhr]

Titel 54084 – Leistungen außerhalb der Verkehrsverträge an Verkehrsunternehmen

| | | |
|---------------------|------------|---|
| Ansatz 2026: | 32 500 000 | € |
| Ansatz 2027: | 32 500 000 | |

Änderungsantrag Nr. 8 Fraktion Die Linke

2026: - 20 000 000
2027: - 20 000 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Anpassung an den nachvollziehbaren Bedarf. Ansatz erscheint willkürlich.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 8 der Fraktion Die Linke ohne Aussprache ab.

| | |
|---------------------|------------|
| Ansatz 2026: | 32 500 000 |
| Ansatz 2027: | 32 500 000 |

Änderungsantrag Nr. 6 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

2026: - 2 300 000
2027: - 2 300 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Geringerer Bedarf.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag Nr. 6 der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD ohne Aussprache zu.

Titel 54220 – Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr –

Antje Kapek (GRÜNE) stellt fest, der Bericht Nr. 114 beantwortet nicht alle Fragen ihrer Fraktion. Sie bitte darum, dass die Antworten auf folgende Fragen nachgereicht würden:

„Bitte um Vorlage eines Fortschrittsberichts zu den Straßenbahnneubaustrecken entsprechend des NVP Anlage 3 II.1.2: Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes (Bitte tabellarisch darstellen für jede Straßenbahnneubaustrecke für 2024 und 2025: Vorgesehene Finanzmittel und Personalressourcen, Abfluss der Finanzmittel, Meilensteine jedes der Projekte: Quartal und Jahr aller bisher erreichten Leistungsphasen, Jahr der noch ausstehenden Leistungsphasen (nach HOAI).“

Welche Planungen von Straßenbahnneubaustrecken sollen aus diesem Titel 2026 und 2027 finanziert werden (bitte aufschlüsseln: Straßenbahnneubaustrecke, Lph nach HOAI, Kosten)?“

Im Bericht 114 heiße es, im Mai 2025 sei mit der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur Nahverkehrstangente – NVT – Süd begonnen worden. Wann werde die Untersuchung abgeschlossen sein.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) bekundet, sie könne momentan nicht überblicken, ob die genannten Fragen der Grünen nicht beantwortet worden seien. Sie sage zu, dies zu prüfen und sollten die Antworten tatsächlich fehlen, würden sie nachgereicht. – Die Frage nach der NVT Süd werde schriftlich beantwortet.

Kristian Ronneburg (LINKE) erläutert zum Änderungsantrag seiner Fraktion, dass die Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr um jeweils 2 Mio. Euro in den Jahren 2026 und 2027 erhöht werden sollten, weil vor allem für die schnelle Planung von Straßenbahnprojekten mehr Mittel benötigt würden. Er habe bereits Beispiele genannt, hinzu kämen noch nicht geplante Maßnahmen gemäß des noch gültigen Nahverkehrsplans.

Ansatz 2026: 3 500 000
Ansatz 2027: 2 600 000

VE 2026: 1 475 000
VE 2027: 1 180 000

Änderungsantrag Nr. 9 Fraktion Die Linke

2026: + 2 000 000
2027: + 2 000 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr Mittel für die schnellere Planung von mehr Straßenbahnprojekten, insbesondere Wiederaufnahme der Planung der Straßenbahnstrecke Johannisthal-Gropiusstadt, sowie für den Planungsbeginn noch nicht begonnener Maßnahmen gemäß dem noch gültigen Nahverkehrsplan.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 9 der Linksfraktion ab.

Ansatz 2026: 3 500 000
Ansatz 2027: 2 600 000

VE 2026: 1 475 000
VE 2027: 1 180 000

Änderungsantrag Nr. 7 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

2026: + 2 000 000

2027: + 2 000 000

VE 2026: + 2 000 000

VE 2027: + 2 000 000

„Begründung zum Änderungsantrag

Mehr zur beschleunigten und verstärkten Planung von ÖPNV-Vorhaben (Tram, S-Bahn, U-Bahn, Regionalverkehr).“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 7 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Ansatz 2026: 3 500 000

Ansatz 2027: 2 600 000

VE 2026: 1 475 000

VE 2027: 1 180 000

Änderungsantrag Nr. 7 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

2026: +/- 0

2027: +/- 0

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Ergänzung Titelerläuterung.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

Am Ende der bisherigen Titelerläuterungen werden folgende Ergänzungen eingefügt:

„Ab Leistungsphase 2 werden die Mittel in Kapitel 0730 Titel 68253 nachgewiesen. Folgende Maßnahmen sollen finanziert werden:

- Straßenbahnmaßnahmen u.a. gemäß dem jeweils gültigen NVP (z.B. Potsdam-Krampnitz-Heerstraße in Spandau)

- U-Bahn-Maßnahmen u.a. gemäß dem jeweils gültigen NVP (z.B. U3, U7 Spandau, U 7 BER (sofern sich Brandenburg beteiligt), U2 über Pankow Kirche in die nördlichen Ortsteile Pankows, U8 Märkisches Viertel, U 10 vom Alexanderplatz über Weißensee und Karow nach Buch)

- SPNV-Maßnahmen u.a. gemäß dem jeweils gültigen NVP (u.a. Fahrplanstudien, Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen) inkl. Aufgaben aus i2030 und Verlängerung Siemensbahn, Nahverkehrstangente“

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag Nr. 7 der Koalitionsfraktionen zu.

Titel 54223 – Vorbereitungskosten für den Straßenbau –

Ansatz **2026:** 600 000
Ansatz **2027:** 600 000

VE 2026: 375 000
VE 2027: 375 000

Änderungsantrag Nr. 8 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

2026: +/- 0
2027: +/- 0

, „a) Begründung zum Änderungsantrag

Ergänzung Titelerläuterung.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

Ergänzung nach „Grundlagenermittlungen für den Ausbau und Umbau von Straßen (Machbarkeitsstudien) und Vorplanungen für Verkehrsanlagen

(Leistungsphasen 1 und 2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure – HOAI)“ um folgende Wörter: „u. a. Machbarkeitsstudie für die Sanierung und Umgestaltung der Berliner Allee (B2) sowie Erschließung Blankenburger Süden (Netzelemente und VEB)“

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** stimmt ohne Aussprache dem Änderungsantrag Nr. 8 der Koalitionsfraktionen zu.

Titel 63201 – Ersatz von Verwaltungsausgaben an Länder –

Kristian Ronneburg (LINKE) erläutert, im Jahr 2026 solle der Ansatz um rund 2 Mio. Euro erhöht werden. Die Programme zum Ausbau von Park and Ride sowie Bike and Ride seien als Kofinanzierung für Brandenburg durchaus sinnvoll gewesen, gerade, um für eine bessere, übergreifende Mobilität zu sorgen und eine Entlastung der Straßen in Berlin zu erreichen. Deshalb solle das gemeinsame Programm fortgeführt werden. Dem diene der Änderungsantrag.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) bekundet, seine Fraktion erachte es grundsätzlich für sinnvoll, Park and Ride sowie Bike and Ride außerhalb der Stadt zu finanzieren. Allerdings seien die Mittel zuletzt nahezu ausschließlich in das Projekt Fangschleuse geflossen, was nichts mit der Entlastung von Straßen in Berlin zu tun habe. Deshalb werde seine Fraktion dem Antrag nicht zustimmen.

Ansatz 2026: 2 005 000
Ansatz 2027: 5 000

VE 2026: 20 000
VE 2027: 20 000

Änderungsantrag Nr. 10 Fraktion Die Linke

2026: +/- 0
2027: + 2 000 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Weiterführung des gemeinsamen Programms für Park&Ride und Bike&Ride mit Brandenburg.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 10 der Linksfraktion ab.

Titel 68234 – Zuschüsse für Planungsleistungen –

Ansatz 2026: 195 000
Ansatz 2027: 195 000

VE 2026: 595 000
VE 2027: 595 000

Änderungsantrag Nr. 11 Fraktion Die Linke

2026: + 500 000
2027: + 500 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr für zusätzliche Planungen zur Verbesserungen im Umlandverkehr.

b) *Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)*

c) Anbringung *Haushaltsvermerke*

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 11 der Linksfraktion ohne Aussprache ab.

Ansatz 2026: 195 000
Ansatz 2027: 195 000

VE 2026: 595 000
VE 2027: 595 000

Änderungsantrag Nr. 9 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

2026: +/- 0

2027: +/- 0

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Ergänzung Titelerläuterung.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

Der zweite Anstrich „Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn“ wird aufgrund Abschluss der Planungsleistungen gestrichen.

Es wird ein neuer Satz am Ende der Erläuterung ergänzt:

„Weniger wegen Abschluss der Planungsleistungen für Heidekrautbahn“

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag Nr. 9 der Koalitionsfraktionen ohne Aussprache zu.

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

Kristian Ronneburg (LINKE) erläutert, die Ansätze des Titels sollten im Jahr 2026 um 5 Mio. Euro sowie um 6 Mio. Euro im Jahr 2027 verstärkt werden, damit mehr Projekte aus i2030 umgesetzt und die Pendlerbeziehungen verbessert werden könnten.

Johannes Kraft (CDU) bekundet, die für i2030 aktuell eingestellten Mittel seien auskömmlich und mit der Deutschen Bahn sowie dem Land Brandenburg abgestimmt. Eine Erhöhung sei demnach nicht notwendig.

Ansatz **2026:** 59 526 000

Ansatz **2027:** 76 039 000

VE 2026: 86 034 000

VE 2027: 61 500 000

Änderungsantrag Nr. 12 Fraktion Die Linke

2026: + 5 000 000

2027: + 4 000 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr für i2030, Verbesserung Pendlerbeziehungen und Barrierefreiheit.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 12 der Fraktion Die Linke ab.

Ansatz 2026: 59 526 000
Ansatz 2027: 76 039 000

VE 2026: 86 034 000

VE 2027: 61 500 000

Änderungsantrag Nr. 8 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

2026: + 5 000 000

2027: + 5 000 000

„Begründung zum Änderungsantrag

Mehr zur beschleunigten Planung der Nahverkehrstangente und weiterer i2030-Vorhaben.“

Der **Ausschuss** den Änderungsantrag Nr. 8 der Fraktion der Grünen ab.

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

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt, ob der Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen bedeute, dass auch diese die Planungen für die Tramverbindung Potsdamer Platz-Alexanderplatz wieder aufnehmen und damit den Stopp des Ausbaus weiterer Tramstrecken beenden wolle.

Kristian Ronneburg (LINKE) trägt vor, seine Fraktion werbe dafür, dass die Ansätze verstärkt würden, damit es mehr Mittel für Straßenbahnprojekte gebe. Als Beispiele habe seine Fraktion die Verbindung Alexanderplatz-Kulturforum genannt – hier bewegten sich auch die Koalitionsfraktionen –, aber auch Johannisthal-Gropiusstadt. Ein Beschluss zur Stärkung des Titels wäre positiv.

Ansatz 2026: 5 000 000
Ansatz 2027: 5 000 000

Änderungsantrag Nr. 13 Fraktion Die Linke

2026: + 2 500 000

2027: + 3 000 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr Mittel für die schnellere Planung von mehr Straßenbahnprojekten, insbesondere Wiederaufnahme der Planung der Straßenbahnstrecke Alexanderplatz-Kulturforum und Johannisthal-Gropiusstadt.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 13 der Fraktion Die Linke ab.

Ansatz **2026:** 5 000 000
Ansatz **2027:** 5 000 000

Änderungsantrag Nr. 9 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

2026: + 10 000 000
2027: + 10 000 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr zur Planung neuer Straßenbahnlinien (Tramstop rückgängig machen) und Fortsetzung der Planungen neuer U-Bahnlinien (z.B. U7 Heerstraße).“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 9 der Fraktion der Grünen ab.

Ansatz **2026:** 5 000 000
Ansatz **2027:** 5 000 000

Änderungsantrag Nr. 10 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

2026: + 2 500 000
2027: + 2 500 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr für Verstärkung der Planungen.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

U-Bahn-Verlängerung der U 3 Krumme Lanke – Mexikoplatz

• Weitere U-Bahnmaßnahmen abhängig vom Projektfortschritt, z.B. U7 BER, (sofern sich Brandenburg beteiligt) und Spandau, U2 über Pankow Kirche in die nördlichen Ortsteile Pankows, U8 Märkisches Viertel, U 10 vom Alexanderplatz über Weißensee und Karow nach Buch

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

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag Nr. 10 der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD zu.

Titel 68353 – Maßnahmen zur Förderung eines öffentlichen Leihfahrradsystems –

Kristian Ronneburg (LINKE) erläutert, seine Fraktion habe für das Jahr 2027 einen Ansatz für ein öffentliches Leihfahrradsystem vorgesehen, weil sich aus ihrer Sicht das System bewährt habe, einschließlich der Ausweitung in die Außenbezirke. Für das Jahr 2026 sei kein Ansatz vorgesehen, weil davon ausgegangen werde, dass eine Neuauktion erfolge. Aus diesem Grund werde sich seine Fraktion bei dem Änderungsantrag der Fraktion der Grünen enthalten, weil sie keinen finanziellen Bedarf im Jahr 2026 sehe.

Ansatz **2026:** 0
Ansatz **2027:** 0

Änderungsantrag Nr. 14 Fraktion Die Linke

2026: +/- 0
2027: + 1 500 000

,,a) Begründung zum Änderungsantrag

Wiedereinführung eines Leihfahrradsystems in ganz Berlin inklusive der Außenbezirke und ein kostenloses Zeitkontingent für Alle.

- b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)
- c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 14 der Linksfraktion ab.

Ansatz **2026:** 0
Ansatz **2027:** 0

VE 2026: 0
VE 2027: 0

Änderungsantrag Nr. 10 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

2026: + 3 000 000
2027: + 3 000 000

VE 2026: + 15 000 000
VE 2027: + 15 000 000

,,a) Begründung zum Änderungsantrag

Neuvergabe eines Leihradsystems für die ganze Stadt mit mehrjähriger Laufzeit.“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 10 der Fraktion der Grünen ab.

Titel 68357 – Förderung des Wirtschaftsverkehrs –

Oda Hassepaß (GRÜNE) erinnert daran, dass sich der Ausschuss bereits mehrfach mit der Thematik Wirtschaftsverkehr befasst habe. Wenn die vorliegenden Pläne verwirklicht werden sollten, müssten die Ansätze aufgestockt werden. Ihre Fraktion beantrage dafür jeweils 2 Mio. Euro pro Jahr.

Ansatz 2026: 500 000
Ansatz 2027: 500 000

Änderungsantrag Nr. 11 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

2026: + 2 000 000

2027: + 2 000 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Umsetzung von zusätzlichen Maßnahmen für einen stadtverträglichen und klimafreundlichen Wirtschaftsverkehr, Umsetzung IWVK.“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 11 der Fraktion der Grünen ab.

Titel 68569 – Sonstige Zuschüsse für konsumtive Zwecke im Inland –

Kristian Ronneburg (LINKE) bekundet, seine Fraktion könne dem Änderungsantrag der Fraktion der Grünen nicht zustimmen, weil sie zu den beiden Projekten eine dezidierte Auffassung habe. Das Projekt Wassertaxis in Spandau werde kritisch gesehen, weshalb es nicht weiter verfolgt werden sollte. Anders sehe es hinsichtlich der Goerzbahn aus.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) trägt vor, die AfD-Fraktion schließe sich diesen Ausführungen an.

Ansatz 2026: 2 813 000

Ansatz 2027: 2 813 000

VE 2026: 2 813 000

VE 2027 2 813 000

Änderungsantrag Nr. 12 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Aufgrund der fehlenden verkehrlichen Notwendigkeit und absehbar ausbleibender Umsetzbarkeit (vgl. HauptA-Vorlage 1457 B-1) Streichung des letzten Satzes der Erläuterung: „Außerdem sind im Ansatz Mittel für das Pilotprojekt Wassertaxi in

Spandau und für die Aufnahme des Testbetriebs der Goerzbahn für den Personenverkehr vorgesehen.“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 12 der Fraktion der Grünen ab.

Titel 72016 – Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr –

Ansatz 2026: 4 725 000
Ansatz 2027: 4 725 000

VE 2026: 8 000 000
VE 2027: 8 000 000

Änderungsantrag Nr. 15 Fraktion Die Linke

2026: + 500 000
2027: + 500 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr für Investitionen in den Radverkehr.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)
c) Anbringung *Haushaltsvermerke*“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 15 der Linksfraktion ohne Aussprache ab.

Ansatz 2026: 4 725 000
Ansatz 2027: 4 725 000

VE 2026: 8 000 000
VE 2027: 8 000 000

Änderungsantrag Nr. 13 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

2026: + 4 000 000
2027: + 4 000 000

VE 2026: + 5 000 000
VE 2027: + 5 000 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr zur Umsetzung des Berliner Radnetzes.“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 13 der Fraktion der Grünen ohne Aussprache ab.

Ansatz 2026: 4 725 000
Ansatz 2027: 4 725 000

VE 2026: 8 000 000
VE 2027 8 000 000

Änderungsantrag Nr. 11 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

2026: + 1 000 000
2027: + 1 000 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr für Verstärkung der Maßnahmen.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag Nr. 11 der Koalitionsfraktionen ohne Aussprache zu.

Titel 72019 – Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen –

Ansatz 2026: 1 000
Ansatz 2027: 1 000

Änderungsantrag Nr. 14 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

2026: + 1 000 000
2027: + 1 000 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr zur Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV.“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 14 der Fraktion der Grünen ohne Aussprache ab.

Titel 72020 – Verbesserung der Infrastruktur für den Fußverkehr –

Vorsitzender Lars Bocian weist darauf hin, dass die Änderungsanträge der Linksfraktion sowie der Koalitionsfraktionen gleichlautend seien. Es gelte das Verbot der Doppelabstimmung. Er lasse deshalb zuerst über den Änderungsantrag der Linksfraktion abstimmen, weil dieser zeitlich zuerst eingegangen sei.

Ansatz 2026: 2 000 000
Ansatz 2027: 2 000 000

VE 2026: 6 000 000
VE 2027: 5 000 000

Änderungsantrag Nr. 16 Fraktion Die Linke

2026: + 1 000 000
2027: + 1 000 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr für die Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag Nr. 16 der Linksfraktion zu.

Ansatz **2026:** 2 000 000
Ansatz **2027:** 2 000 000

VE 2026: 6 000 000
VE 2027: 5 000 000

Änderungsantrag Nr. 15 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

2026: + 4 000 000
2027: + 4 000 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr zur Verbesserung der Sicherheit und des Komforts des Fußverkehrs (Neubau von Gehwegen, Umsetzung der Modellprojekte für den Fußverkehr).“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 15 der Fraktion der Grünen ohne Aussprache ab.

Titel 83130 – Kapitalzuführung an die BVG –

Antje Kapek (GRÜNE) kündigt an, ihre Fraktion werde im Hauptausschuss einen Gegenfinanzierungsvorschlag unterbreiten, indem die Erhöhung des Ermächtigungsrahmens für die Transaktionskredite vorgeschlagen werde. Dies sei im Fachausschuss nicht erlaubt, weshalb hier eine andere Gegenfinanzierung vorgesehen sei.

Alle Bedarfsermittlungen der Vergangenheit hätten ausgewiesen, dass für einen stabilen Betrieb 1 500 zusätzliche U-Bahn-Wagen benötigt würden. Bestellt worden seien aktuell lediglich 400. – Außerdem würden zusätzliche Busse benötigt, so zumindest ihr Fazit nach der Anhörung zu dem Volksbegehren „Berlin autofrei“.

Die Koalitionsfraktionen hingegen wollten erhebliche Mittel – rund 17 Mio. Euro im Jahr 2026 und rund 22 Mio. Euro im Jahr 2027 – streichen, die ursprünglich als Kapitalzuführung an die BVG vorgesehen gewesen seien. Sie wolle deshalb wissen, wie sichergestellt werden solle, dass alle geplanten Maßnahmen umgesetzt werden könnten.

Johannes Kraft (CDU) erwidert, die BVG verfüge über ein Anlagevermögen von mehr als 4 Mrd. Euro. Die BVG als Anstalt öffentlichen Rechts habe dieselben Finanzierungskonditionen bei privaten Banken wie das Land Berlin. Deshalb könne sich die BVG auch selbst finanzieren, ohne dass das Land Berlin mittels Kreditaufnahme eine Eigenkapitalzuführung vornehme. Die Eigenkapitelquote der BVG sei so hoch, dass sie sich problemlos am Markt finanzieren könne.

Daniel Wesener (GRÜNE) stellt dar, seines Wissens sei die Schuldenquote der BVG so hoch, dass sie nicht auf die leichte Schulter genommen werden könne. Es treffe zwar zu, dass die Bedingungen am Markt für die BVG mit denen des Landes Berlin korrespondierten, aber in beiden Fällen seien die Konditionen schwankend. Zudem gebe es eine Interdependenz zur Höhe des Eigenkapitals und der Verzinsung. Deshalb interessiere seine Fraktion, ob eine Zustimmung zum Änderungsantrag zu schlechteren Konditionen und höheren Zinsen am Kapitalmarkt führen könnten.

Kristian Ronneburg (LINKE) erläutert zum Abstimmungsverhalten, seine Fraktion könne den Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen nicht nachvollziehen und werde deshalb dagegen stimmen. Dem Änderungsantrag der Grünen werde zugestimmt, obwohl es noch einer Gegenfinanzierung bedürfe.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) trägt vor, die AfD-Fraktion werde sich bei dem Änderungsantrag der Fraktion der Grünen enthalten. Zwar werde die Beschaffung von 1 500 U-Bahn-Wagen für notwendig erachtet, jedoch stehe man der Beschaffung zusätzlicher E-Busse ablehnend gegenüber. Dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen werde nicht zugestimmt. Seine Fraktion habe bereits mehrfach kritisiert, dass der Senat die landeseigenen Gesellschaften dazu zwinge, Kredite aufzunehmen. Das könne die Unternehmen in eine Schieflage bringen, völlig abgesehen von dem Umstand, dass die Finanzierung der Kredite dadurch teurer werden könne.

Johannes Kraft (CDU) merkt an, bei der Reduzierung des Ansatzes handele es sich um knapp 5 Promille des Eigenkapitals der BVG, was sich kaum auf die Finanzierungskonditionen am Markt auswirken dürfte. – Die U-Bahn-Beschaffung sei wichtig, werde allerdings in einem anderen Titel nachgewiesen.

| | |
|--------------|------------|
| Ansatz 2026: | 40 000 000 |
| Ansatz 2027: | 70 000 000 |

Änderungsantrag Nr. 16 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

2026: + 25 000 000
2027: + 25 000 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr für die Beschaffung aller 1.500 neuen U-Bahnwagen durch die vollständige Ausschöpfung des Rahmenvertrags mit Stadler und die Beschaffung zusätzlicher E-Busse inkl. der dazugehörigen Ladeinfrastruktur (finanziert als Transaktionskredit über die BVG).“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 16 der Fraktion der Grünen ab.

Ansatz 2026: 40 000 000
Ansatz 2027: 70 000 000

Änderungsantrag Nr. 13 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

2026: - 17 202 000
2027: - 22 752 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Geringerer Bedarf.

- b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)
- c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag Nr. 13 der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD zu.

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

Kristian Ronneburg (LINKE) legt dar, nach Kenntnis seiner Fraktion ruhe das Planfeststellungsverfahren für die Ortsumfahrung Ahrensfelde. Die veranschlagten Mittel sollten der Realisierung des gedeckelten Trogs dienen. Seine Fraktion habe gehört, dass es ein Schreiben aus dem Bundesverkehrsministerium über Bedarfsplanprojekte in Brandenburg gebe, in dem es heiße, dass auf Basis der aktuellen Finanzplanung keine Baufreigaben erteilt würden. Dies betreffe die B 158, Ortsumfahrung Ahrensfelde. Deshalb wolle seine Fraktion den Ansatz auf 1 000 Euro reduzieren, um so Mittel zur Gegenfinanzierung anderer Änderungsanträge zu erhalten.

Antje Kapek (GRÜNE) erklärt, der Änderungsantrag sei sehr gelungen und werde von ihrer Fraktion ausdrücklich unterstützt. Sie bitte den Senat, Gespräche mit dem Land Brandenburg zu führen, denn in der Vergangenheit seien die Planungen nicht im Sinne der Berliner Seite gewesen. Sie plädiere dafür, den Neustart des Verfahrens als Chance zu sehen und diese zu nutzen.

Ansatz 2026: 6 000 000
Ansatz 2027: 6 000 000

Änderungsantrag Nr. 17 Fraktion Die Linke

2026: - 5 999 000

2027: - 5 999 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Bau der Ortsumfahrung Ahrensfelde in Laufzeit des DHH unwahrscheinlich.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 17 der Fraktion Die Linke ab.

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

Ansatz **2026:** 0

Ansatz **2027:** 0

Änderungsantrag Nr. 14 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

2026: + 1 000

2027: + 1 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Titelwegfall revidieren.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag Nr. 14 der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD ohne Aussprache zu.

Titel 89102 – Zuschüsse für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs –

Kristian Ronneburg (LINKE) wirft die Frage auf, ob das Land Berlin für etwas zahlen solle, das eigentlich durch die Deutsche Bahn finanziert werden müsste. Er frage dies, weil es in dem Antrag heiße, die Signal- und Stellwerktechnik solle modernisiert werden. Außerdem glaube er, dass die Straßenbahnen eher aus Kapitel 2980 – Infrastrukturinvestitionen aus dem Sondervermögen des Bundes – finanziert würden.

Antje Kapek (GRÜNE) erwidert, die Straßenbahnen würden zum Teil auch aus diesem Titel finanziert. Es gebe einen Sanierungsstau im Umfang von 3 Mrd. Euro allein beim U-Bahn-Netz. Wenn dieser Stau nicht behoben werde, drohten Havarien mit erheblichen Folgekosten. Deshalb halte ihre Fraktion eine Verstärkung des Titels für notwendig.

Ihre Fraktion wolle nicht bis zum Jahr 2040 warten, bis die DB InfraGO AG die gravierendsten Probleme behoben habe. Sie habe es als verstörend empfunden, dass 300 Störfälle pro Tag durch den Konzernbevollmächtigten Kaczmarek als Normalität ausgegeben worden seien. Deshalb solle der Senat eine Task Force einrichten, so wie es bei der letzten S-Bahn-Krise ebenfalls gemacht worden sei.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erklärt, seine Fraktion sehe die Notwendigkeit, das U-Bahn-Netz zu sanieren. So ärgerlich es sei, dass das Land Berlin dafür Mittel aufbringen müsse, aber auch die Sanierung der Signal- und Stellwerktechnik sei notwendig. Den Bau neuer Straßenbahnlinien erachte seine Fraktion jedoch nicht als notwendig, weshalb sie sich bei der Abstimmung über den Änderungsantrag der Grünen der Stimme enthalten werde.

Ansatz 2026: 195 600 000
Ansatz 2027: 195 600 000

VE 2026: 400 000 000
VE 2027: 400 000 000

Änderungsantrag Nr. 17 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

2026: + 25 000 000
2027: + 25 000 000

„Begründung zum Änderungsantrag

Mehr zur Behebung des Sanierungsstaus im Berliner U-Bahnnetz, den Bau neuer Straßenbahnlinien sowie Maßnahmen zur Überwindung der S-Bahnkrise (Modernisierung maroder Signal- und Stellwerkstechnik) und Beschleunigung der Planung der S21 (3. BA, Lph. 3/4).“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 17 der Fraktion der Grünen ab.

Ansatz 2026: 195 600 000
Ansatz 2027: 195 600 000

VE 2026: 400 000 000
VE 2027: 400 000 000

Änderungsantrag Nr. 15 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

2026: + 500 000
2027: + 500 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Ausweisung und Finanzierung von Busbeschleunigung.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

Nach „Summe Straßenbahn“ (S. 166) wird eine neue Nr. 4 ergänzt:

- „4. Sonstige Maßnahmen
- Busbeschleunigung
d) 500.000
e) 500.000
c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag Nr. 15 der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD zu.

Kapitel 0732 – Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg –

Keine Wortmeldung.

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

Antje Kapek (GRÜNE) trägt vor, es kursiere das Gerücht, dass aufgrund fehlenden Personals der Neubau von 120 Brücken nicht umgesetzt werden könne, weshalb die dafür vorgesehenen Ansätze gekürzt werden könnten. Sie bitte um Auskunft.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) schickt voraus, sie wisse nicht, woher das Gerücht stamme. – Aktuell werde der Masterplan Brücken geschrieben und natürlich sei der Plan mit Ressourcen hinterlegt.

Lutz Adam (SenMVKU) ergänzt, der Entwurf des Masterplans sei gefertigt, derzeit werde die finale Fassung fortgeschrieben. Im Masterplan seien diverse Aufgaben hinterlegt. Die Brücken, die ersatzneugebaut werden müssten, seien komplett hinterlegt. Dies gehe einher mit den nötigen finanziellen und personellen Kapazitäten.

Titel 51701 – Bewirtschaftungsausgaben –

Kristian Ronneburg (LINKE) erläutert, in der ersten Lesung sei mitgeteilt worden, es müssten 600 000 Euro dafür aufgebracht werden, um die Autobahnbeleuchtung weiter zu gewährleisten. Der Bund wolle dafür nicht mehr aufkommen. Seine Fraktion gehe davon aus, dass es keine Sonderregelung für Berlin geben werde. Deshalb stelle seine Fraktion diesen Änderungsantrag, um zu gewährleisten, dass die Autobahnen wieder beleuchtet werden könnten, wenn dies aus Verkehrssicherheitsgründen für notwendig erachtet werde.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) teilt mit, seine Fraktion werde dem Änderungsantrag zustimmen, weil die Autobahnbeleuchtung notwendig sei.

Ansatz 2026: 30 362 000
Ansatz 2027: 30 362 000

Änderungsantrag Nr. 18Fraktion Die Linke

2026: + 600 000
2027: + 600 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr für die Beleuchtung der A100.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

neuer Teilansatz 1i:

Autobahnbeleuchtung
2026: 600.000

2027: 600.000

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 18 der Linksfraktion ab.

Titel 52108 – Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs –

Ansatz 2026: 1 000 000
Ansatz 2027: 1 000 000

VE 2026: 1 000 000
VE 2027: 1 000 000

Änderungsantrag Nr. 18Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

2026: + 2 000 000
2027: + 2 000 000

VE 2026: + 3 000 000
VE 2027: + 3 000 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr zur Abdeckung der Bedarfe zur Sanierung und Verbesserung der Radwegeinfrastruktur.“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 18 der Fraktion der Grünen ohne Aussprache ab.

Titel 68229 – Zuschuss an die GB infraVelo GmbH –

Kristian Ronneburg (LINKE) erläutert, der Ansatz für die infraVelo solle pro Haushaltsjahr um 1 Mio. Euro erhöht werden, damit die Planungen für Fahrradparkhäuser und Radschnellwege fortgesetzt werden könnten. Generell müsse mehr geplant werden, damit Projekte umgesetzt werden könnten, sobald eine Finanzierung gefunden sei. Senatorin Bonde habe bestätigt, dass auch Radverkehrsprojekte mittels Sondervermögen realisiert werden könnten. Deshalb müssten für die Radschnellwege Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erklärt, es werde eine bessere Datengrundlage benötigt, um entscheiden zu können, an welchen Stellen Radverkehrsstreifen oder Absicherungen benötigt würden. Da die bisherige Datengrundlage als unzureichend erachtet werde, sollten die Ansätze um je 50 000 Euro erhöht und für ein Radmonitoring genutzt werden.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) verdeutlicht, ihre Verwaltung habe sich auf den ÖPNV und auf den Tiefbau fokussiert. Es sei nicht geprüft worden, ob Radverkehr unter das Sondervermögen falle. Insofern könne sie dazu keine Aussage machen und habe auch keine gemacht.

Ansatz 2026: 7 500 000
Ansatz 2027: 7 500 000

Änderungsantrag Nr. 3 AfD-Fraktion

2026: + 50 000
2027: + 50 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Zur besseren Steuerung soll das Radverkehrsmonitoring ausgebaut werden: Die Daten bestehender Zählstellen sollen durch anonymisierte Auswertung der GPS Daten aus Navigations-Apps ergänzt werden, um Nutzung, Engpässe und Sicherheitsprobleme als Grundlage für sachgerechte Investitionen und transparente Prioritätensetzung objektiv und detaillierter zu erfassen.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

Aufstockung der Mittel an die GB infraVelo GmbH, Steuerung gesamtstädtischer Radverkehrsprojekte.“

Ansatz 2026: 7 500 000
Ansatz 2027: 7 500 000

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 3 der AfD-Fraktion ab.

Änderungsantrag Nr. 19 Fraktion Die Linke

2026: + 1 000 000
2027: + 1 000 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Fortführung der Planung von Fahrradparkhäusern und Radschnellwegen, die von der Koalition aus Finanzierungsgründen beendet wurden.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 19 der Linksfraktion ab.

Titel 68569 – Sonstige Zuschüsse für konsumtive Zwecke im Inland –

Ansatz **2026:** 750 000

Ansatz **2027:** 750 000

Änderungsantrag Nr. 20 Fraktion Die Linke

2026: + 250 000

2027: + 250 000

VE 2026: 450 000

VE 2027: 450 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr für Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

c) Anbringung Haushaltsvermerke:“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 20 der Linksfraktion ohne Aussprache ab.

Titel 72003 – Neubau einer Straßenverbindung An der Wuhlheide bis Märkische Allee (Weiterbau der TVO - Tangentialverbindung Ost) –

Antje Kapek (GRÜNE) äußert, es sei aus ihrer Sicht interessant, dass die Senatsverwaltung selbst einräume, dass die Kostenkalkulation für den Weiterbau der Tangentialverbindung Ost – TVO – nicht valide sei und es nicht bei Gesamtkosten in Höhe von 350 Mio. Euro bleiben werde. Angesichts der Haushaltsslage könne sie nicht nachvollziehen, wie angedeutet werden könne, das Projekt aus Eigenmitteln zu finanzieren. Sie gehe davon aus, dass mit deutlich weniger Geld die vorhandenen Kreuzungen so angepasst werden könnten, dass Biesdorf entlastet wäre. Das Warten auf die TVO, die in 20 bis 30 Jahren umgesetzt wäre, sei aus ihrer Sicht weder zeitgemäß noch richtig.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) hebt hervor, die TVO sei eines der wichtigsten Verkehrsprojekte. Der Weiterbau sei unabdingbar. Es sei Aufgabe des Senats, für Fördermittel des Bundes zu

sorgen. Angesichts der überragenden Bedeutung des Projektes müsse es notfalls allein mittels Landesfinanzierung umgesetzt werden.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) stellt klar, es werde keinesfalls in dem Bericht angedeutet, dass Kosten durch das Land Berlin selbst zu übernehmen seien. Es sei dargestellt worden, die GRW-Förderung sei nicht sicher. Diese Aussage diene der Klarheit. Wenn von erheblichen Kostensteigerungen gesprochen werde, müssten die Baukostenindices betrachtet werden. Zudem befindet man sich in einem sehr frühen Planungsstand, sodass heute keine seriöse Aussage getroffen werden könne, welche Baukosten anfielen.

Kristian Ronneburg (LINKE) wirft die Frage auf, wie die Maßnahme finanziert werden sollte. – Seine Fraktion werde sich bei der Abstimmung über den Änderungsantrag der Stimme enthalten, weil die Vorgängerkoalition die Straßen-TVO sowie die Schienen-TVO angestoßen habe. Gleichzeitig habe auch die Linksfraktion Zweifel daran, dass die veranschlagten Mittel in diesem Stadium notwendig seien.

Johannes Kraft (CDU) unterstreicht, die Tangentialverbindung Ost sei eine extrem wichtige, zentrale Verbindung zwischen der B1 / B5 und der Straße An der Wuhlheide im Osten der Stadt. Sie werde zu einer drastischen Entlastung von Durchgangsverkehr in Wohngebieten führen und den Wirtschaftsverkehr beschleunigen. Seine Fraktion stehe zur TVO. Eine Kopplung mit der Nahverkehrstangente sei nicht sinnvoll. Es sei endlich gelungen, das Planfeststellungsverfahren zu starten, wofür entsprechende Mittel notwendig seien. Der Änderungsantrag werde deshalb abgelehnt werden.

Antje Kapek (GRÜNE) unterstreicht, es handele sich um eine Maßnahme, die erst in Jahrzehnten realisiert werden könne. Sowohl im Bericht als auch im Haushaltsentwurf werde der Begriff „Eigenmittel“ mehrfach verwendet. Es könnte sein, dass die Eigenmittel nur der Überbrückung dienen sollten und mit der Hoffnung verbunden seien, dass es doch noch GRW-Mittel geben werde. Sollte diese Möglichkeit jedoch ausscheiden, müsse eine Entscheidung fallen, ob dafür Eigenmittel aufgebracht werden sollten oder nicht. – Ihre Annahme, dass mit Baukostensteigerungen gerechnet werden müsse, gehe auf einen Blick in die Indices zurück. Wenn man den anwohnenden Menschen wirklich helfen wollte, müssten die Kreuzungs- und Knotenpunkte angepasst und eine Lösung für die Buslinie 194 gefunden werden.

Johannes Kraft (CDU) weist darauf hin, die Tangentialverbindung Ost befindet sich im Bundesverkehrswegeplan 2023.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) bezieht sich auf den Bericht Nr. 170, in dem es heiße:

„Die vorliegenden Förderbescheide umfassen also als 1. Maßnahme die derzeit laufenden Planungsleistungen einschließlich der Bauherrenleistungen und wurden über das gesamte Bauvorhaben TVO mit Förderbescheiden von 90% erteilt, so dass Berlin, wie geplant, bei den Planungen mit 10 % Eigenleistung dabei ist.“

Darüber hinaus werbe man weiterhin für GRW-Mittel und werde diese beantragen, sobald man in die Bauphase komme. Es werde alles daran gesetzt werden, dass der Eigenanteil Berlins so gering wie möglich sein werde. Aktuell gestalteten sich Finanzierungsmöglichkeiten

sehr dynamisch. Es werde nichts ausgeschlossen, um dazu zu kommen, dass der Eigenanteil so gering wie möglich ausfalle.

Die derzeitige verkehrliche Situation an der Elsenbrücke resultiere nicht aus der Eröffnung des 16. Bauabschnitts, sondern aus der Instandsetzung und dem Neubau der Elsenbrücke.

Vorsitzender Lars Bocian bittet darum, sich auf die haushaltsrelevanten Themen zu konzentrieren.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, ob er es richtig verstanden habe, dass behauptet worden sei, die TVO sei Teil des Bundesverkehrswegeplans. – Seiner Ansicht nach stimme dies nicht. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sehe drei Projekte für Berlin vor: A100, Ortsumfahrung Malchow sowie Autobahnkreuz Zehlendorf. Er bitte um Aufklärung durch den Senat.

Oda Hassepaß (GRÜNE) erinnert daran, dem Ausschuss sei während der ersten Lesung, die Simulation über die A100 versprochen worden. Diese sei dem Ausschuss bislang noch nicht zugegangen. Sie bitte um Nachlieferung.

Ansatz 2026: 2 000 000
Ansatz 2027: 2 000 000

VE 2026: 16 000 000
VE 2027: 21 000 000

Änderungsantrag Nr. 19 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

2026: - 2 000 000
2027: - 2 000 000

VE 2026: -16 000 000
VE 2027: - 21 000 000

„Begründung zum Änderungsantrag

Aussetzen der Planung für die TVO bis zur parallelen Einleitung Planfeststellungsverfahren Nahverkehrstangente.“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 19 der Fraktion der Grünen ab.

Titel 72014 – Neubau von elektrischen Straßenbeleuchtungsanlagen –

Antje Kapek (GRÜNE) erklärt, der Bericht Nr. 171 enthalte Informationen, die zumindest ihr bislang unbekannt gewesen seien. So werde auf das „kritische“ Alter der Lichtmästen von über 50 Jahren sowie die Auswirkungen des Alters auf die Tragfähigkeit der Lichtmästen verwiesen. Deshalb bedürfe es eines umfassenden Sanierungsprogramms, worauf sich auch der Änderungsantrag ihrer Fraktion beziehe. Welche Auswirkungen habe das Alter der Lichtmästen auf die Verkehrssicherheit? Welcher Sanierungsbedarf bestehe?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) verweist darauf, in Kapitel 2980 – Infrastrukturinvestitionen aus dem Sondervermögen des Bundes – sei Titel 72014 veranschlagt, der für die Jahre 2026 und 2027 jeweils mit einem Ansatz in Höhe von 20 Mio. Euro ausgestattet sei.

Antje Kapek (GRÜNE) wirft die Frage auf, auf welche Summe sich der Gesamtsanierungsbedarf belaufe.

Lutz Adam (SenMVKU) führt aus, in den vergangenen Jahren seien für die Umrüstung von Gasleuchten, die laufenden Mastprogramme sowie die Modernisierung von elektrischer Beleuchtung mit LED jeweils 25 Mio. Euro verausgabt worden. So auch in den vorausgegangenen Jahren, obwohl sich der entsprechende Ansatz in Kapitel 0740 – Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt – Tiefbau – lediglich auf 10 Mio. Euro belaufen habe. Hinzugekommen seien 10 Mio. Euro SIWA-Mittel sowie BENE-Mittel, sodass auch im laufenden Haushaltsjahr 23 Mio. Euro ausgeschöpft werden könnten. Im Kapitel 0740 belaufe sich der Ansatz auf 5 Mio. Euro, hinzu kämen die bereits erwähnten 20 Mio. Euro aus dem Sondervermögen, sodass damit die Mastumrüstungsprogramme, die Modernisierung der Elektrobeleuchtung sowie die Umrüstung der Gasleuchten mit einer Größenordnung von 2 000 Leuchten pro Jahr umgesetzt werden könnten.

Antje Kapek (GRÜNE) geht davon aus, dass von der veranschlagten Summe 3 600 Lichtmaste ausgetauscht werden könnten. Allerdings heiße es in dem Bericht, dass 160 Mio. Euro für die Umrüstung auf LED benötigt würden. Daraus schlussfolgere sie, dass der Bedarf noch nicht abgedeckt sei.

Lutz Adam (SenMVKU) verweist auf die Aussage in dem Bericht, es lägen geprüfte Bauplanungsunterlagen – BPU – im Umfang von 157 Mio. Euro vor. Solch eine Summe könne nicht innerhalb eines Haushaltjahres umgesetzt werden. Der Markt in Berlin ermögliche es, im Jahr 2 000 bis 2 500 Gasleuchten umzurüsten. Insofern müsse das Programm über zehn Jahre laufen. Die geprüften BPU umfassten den gesamten Zeitraum.

Antje Kapek (GRÜNE) vermutet, wenn es mehr Personal und Ressourcen gäbe, könnte mehr umgesetzt werden. – Den Ausführungen habe sie entnommen, dass der Ansatz ausreichend sei. Sie ziehe deshalb im Namen ihrer Fraktion den Änderungsantrag Nr. 20 zurück.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) bekundet, die von der Abgeordneten Kapek geäußerte Vermutung treffe nicht zu. Selbst wenn es mehr Personal gäbe, könnten in einem Jahr nicht mehr Maßnahmen umgesetzt werden als im Haushalt hinterlegt sei.

Ansatz 2026: 5 379 000
Ansatz 2027: 5 379 000

VE 2026: 15 000 000
VE 2027: 15 000 000

Änderungsantrag Nr. 20 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

2026: + 3 000 000

2027: + 3 000 000

VE 2026: + 10 000 000

VE 2027: + 10 000 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr zur beschleunigten Modernisierung der Straßenbeleuchtung, auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und mehr Klimaschutz durch stromsparende LED-Beleuchtung.“

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, der Änderungsantrag Nr. 20 der Fraktion der Grünen sei zurückgezogen.

Titel 72776 – Grundinstandsetzung des Tunnels Überbauung Schlangenbader Straße –

Antje Kapek (GRÜNE) stellt fest, der Bericht Nr. 180 besage, dass die Ansätze sowie die Verpflichtungsermächtigungen für die Sanierung des Tunnels Überbauung Schlangenbader Straße nicht ausreichten. Da aus Sicht ihrer Fraktion der Bedarf für diesen Tunnel nicht nachgewiesen worden sei, beantrage ihre Fraktion die Streichung der Ansätze sowie der VEs.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) stellt fest, die Fraktion der Grünen sei nicht lernfähig. Der Schlangenbader Tunnel sei wichtig, ebenso wie die Tangentialverbindung Ost. Die Anwohner wünschten sich dringend, dass die Sanierung stattfinde. Seine Fraktion würde es deshalb begrüßen, wenn alles schneller ginge. – Den Änderungsantrag werde sie ablehnen.

Kristian Ronneburg (LINKE) wirft die Frage auf, ob nicht zumindest eine Schadstoffsanierung stattfinden müsse, selbst wenn der Tunnel für den Fahrzeugverkehr entfallen sollte. – Wenn dies zutreffe, könne die Linksfaktion einer kompletten Streichung der Ansätze nicht zustimmen.

Lutz Adam (SenMVKU) merkt an, die gesamte Tunnelanlage einschließlich der Überbauung der Schlangenbader Straße sei eine denkmalgeschützte Anlage. Der Tunnel müsse auch ohne Betrieb in einem sicheren Zustand unterhalten werden.

Ansatz 2026: 8 000 000
Ansatz 2027: 8 000 000

VE 2026: 10 800 000
VE 2027: 3 815 000

Änderungsantrag Nr. 21 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

2026: - 8 000 000
2027: - 8 000 000

VE 2026: - 10 800 000

VE 2027: - 3 815 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Wegfall aufgrund des fehlenden verkehrlichen Bedarfs des Schlangenbader Tunnels.

b) Haushaltsvermerke

Der Titel fällt weg.“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 21 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Titel 89115 – Zuschuss zum Bau von Radschnellwegen –

Ansatz 2026: 327 000

Ansatz 2027: 1 495 000

VE 2026: 1 550 000

VE 2027: 1 700 000

Änderungsantrag Nr. 22 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

2026: + 1 000 000

2027: + 2 000 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr zur Planung und Umsetzung der Ost- und Westroute.“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 22 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ohne Aussprache ab.

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

Ansatz 2026: 1 000 000

Ansatz 2027: 1 000 000

VE 2026: 5 000 000

VE 2027: 4 400 000

Änderungsantrag Nr. 23 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

2026: + 2 000 000

2027: + 2 000 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr zur Umsetzung des Berliner Radnetzes.“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 23 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

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

Titel 52121 – Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit –

Ansatz 2026: 2 000 000
Ansatz 2027: 2 000 000

VE 2026: 3 200 000
VE 2027: 3 200 000

Änderungsantrag Nr. 21 Fraktion Die Linke

2026: + 500 000
2027: + 500 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Für den Umbau von mehr Unfallschwerpunkten.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 21 der Fraktion Die Linke ohne Aussprache ab.

Ansatz 2026: 2 000 000
Ansatz 2027: 2 000 000

VE 2026: 3 200 000
VE 2027: 3 200 000

Änderungsantrag Nr. 24 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

2026: + 2 000 000
2027: + 2 000 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Stärkung der Unfallkommission zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Unfallschwerpunkten (v.a. mehr Kreuzungsumbau).“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 24 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ohne Aussprache ab.

Titel 54010 – Dienstleistungen –

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, was mithilfe des Ansatzes für Baustellenkoordination konkret umgesetzt werden solle.

Johannes Kraft (CDU) verweist darauf, der Regierende Bürgermeister habe angekündigt, dass die Stelle eines Baustellenkoordinators geschaffen und diese mit Personal ausgestattet werden solle. Zudem sollten die Antrags- und Genehmigungsverfahren sowie die Baustellenkoordinierung digitalisiert werden. Für Letzteres müssten finanzielle Mittel bereitgestellt werden. Es müsse gelingen, sogenannte Schlafbaustellen zu vermeiden sowie genehmigte, aber nicht eingerichtete Baustellen zu überwachen und Bußgeldbescheide auszubringen, wenn es zu Fehlern komme.

Oda Hassepaß (GRÜNE) wirft die Frage auf, ob mit dem Geld aus diesem Dienstleistungstitel eine neue Stelle geschaffen werden solle. Wie solle diese finanziert werden?

Johannes Kraft (CDU) wiederholt, er habe dargestellt, dass der Regierende Bürgermeister angekündigt habe, die Stelle eines Baustellenkoordinators zu schaffen und diese mit Personal auszustatten. Für diese Stelle würden auch Sachmittel benötigt, um entsprechende Dinge extern beauftragen zu können.

Kristian Ronneburg (LINKE) geht davon aus, dass der Baustellenkoordinator im Einzelplan 03 etatisiert werden müsste.

Johannes Kraft (CDU) unterstreicht, es sei angekündigt worden, dass es einen Baustellenkoordinator geben werde. Die Umsetzung dieses Projektes finde bei SenMVKU statt und sei damit für den Einzelplan 07 relevant.

Ansatz 2026: 1 910 000

Ansatz 2027: 1 910 000

VE 2026: 900 000

VE 2027: 900 000

Änderungsantrag Nr. 16 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

2026: + 2 200 000

2027: + 2 200 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Aufwuchs ÖPNV-Beschleunigung, neuer Teilansatz zur Baustellenkoordination.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

Nr. 1

Ansatz 2026: 800.000

Ansatz 2027: 800.000

Neue Nr. 9 „Baustellenkoordination“

Ansatz 2026: 2.000.000

Ansatz 2027: 2.000.000

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag Nr. 16 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD zu.

Titel 54022 – Leistungen für Lichtsignalanlagen –

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt, wie die künftigen ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen umgesetzt werden sollten, wenn dafür – so besage es zumindest der Bericht – gar kein Geld vorhanden sei.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) ruft in Erinnerung, sie habe zu dieser Thematik bereits ausgeführt. Es gebe einen Lenkungskreis „Beschleunigung ÖPNV“. Dort seien Maßnahmen hinterlegt worden und würden auch umgesetzt.

Ansatz **2026:** 18 345 000
Ansatz **2027:** 18 303 000

VE 2026: 5 873 000
VE 2027: 80 000 000

Änderungsantrag Nr. 22 Fraktion Die Linke

2026: + 500 000

2027: + 500 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr für Busbeschleunigungsmaßnahmen.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 22 der Fraktion Die Linke ab.

Ansatz 2026: 18 345 000
Ansatz 2027: 18 303 000

VE 2026: 5 873 000
VE 2027: 80 000 000

Änderungsantrag Nr. 25 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

2026: + 4 000 000
2027: + 4 000 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr zur schnelleren Modernisierung und Neubau von Lichtsignalanlagen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 25 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Einzelplan 27 – Zuweisungen an und Programme für die Bezirke –

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

Titel 51900 – Unterhaltung der Grundstücke und baulichen Anlagen –

Ansatz 2026: 1 821 000
Ansatz 2027: 1 821 000

Änderungsantrag Nr. 23 Fraktion Die Linke

2026: - 900 000
2027: - 900 000

a) Begründung zum Änderungsantrag

Gegenfinanzierung, Streichung des Zaununterhalts um den Görlitzer Park.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

Streichung von Teilsatz 2.

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 23 der Fraktion Die Linke ohne Aussprache ab.

Titel 52101 – Unterhaltung des Straßenlands –

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt im Zusammenhang mit der geplanten Etatisierung von 15 Mio. Euro für das Jahr 2027, ob es gelingen werde, dass das Geld auch tatsächlich abfließe und ob dafür genügend Personal vorhanden sei. Handele es sich um die richtige Veranschlagung? Es sollten Par-and-Ride-Anlagen sowie Straßen- und Gehwege saniert werden.

Johannes Kraft (CDU) erwidert, es handele sich zwar um eine hohe Summe, aber es gebe Hunderte Kilometer Straßenland, bei denen die Straßen nicht ordnungsgemäß hergestellt und keine Gehwege vorhanden seien. Dieser Mangel solle behoben werden. Da es um Straßen im Nebennetz gehe, seien die Bezirke zuständig, weshalb eine Etatisierung an dieser Stelle erfolge. Wem es nicht gelinge, zur nächsten Haltestelle zu gelangen, der könne auch den ÖPNV nicht nutzen. Es hätte an dieser Stelle gern eine noch größere Summe eingestellt.

Lars Bocian (CDU) unterstreicht, Straßenland bestehe nicht nur aus Straßen, sondern auch aus Geh- und Radwegen. Viele dieser Gehwege seien sanierungsbedürftig.

Tino Schopf (SPD) ruft in Erinnerung, dass der ADAC im vergangenen Jahr die Park-and-Ride-Anlagen einer Qualitätskontrolle unterzogen habe. Leider habe das Land Berlin dabei am schlechtesten abgeschnitten, weshalb es wichtig sei, auch in diese Anlagen zu investieren.

Kristian Ronneburg (LINKE) stellt klar, inhaltlich gebe es überhaupt keinen Dissens. Er habe sich lediglich über den Ansatz gewundert, der gewählt worden sei. Spannend bleibe für ihn die Frage, ob eine adäquate Umsetzung erfolgen könne.

Ansatz 2026: 1 000
Ansatz 2027: 1 000

Änderungsantrag Nr. 26 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

2026: + 1 000 000
2027: + 1 000 000

„Begründung zum Änderungsantrag

Mehr zur Behebung der festgestellten Mängel von Park+Ride/Bike+Ride-Anlagen in den Bezirken.“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 26 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Ansatz 2026: 1 000
Ansatz 2027: 1 000

VE 2026 0
VE2027: 0

Änderungsantrag Nr. 17 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

2026: + 7 500 000

2027: + 15 000 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Erweiterung Titelerläuterung, Aufwuchs für mehr Maßnahmen.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

Titel wird wie folgt geändert:

1) Satz 1 der Titelerläuterung wird wie folgt neu gefasst:

„Die Mittel sind durch den Haushaltsgesetzgeber zur Steigerung der Attraktivität und Nutzbarkeit bestehender Park-and-Ride-Anlagen in Berlin sowie zur Sanierung von Straßen und Gehwegen im Nebennetz vorgesehen.“

2) Nach Absatz 2 wird folgender neuer Satz ergänzt:

„Für mehr Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit werden Mittel zur Sanierung von Gehwegen und Straßenland zur Verfügung gestellt.“

3) Der vorletzte Satz wird wie folgt neu gefasst:

„Die Zuständigkeit für die Planung, den Bau und Betrieb von P+R-Anlagen sowie die Sanierung von Gehwegen und Straßenland im Nebennetz liegt bei den Bezirken.“

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag Nr. 17 der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD einstimmig zu.

Titel 52108 – Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs –

Ansatz **2026:** 1 500 000

Ansatz **2027:** 1 500 000

VE 2026: 4 000 000

VE 2027: 3 000 000

Änderungsantrag Nr. 24 Fraktion Die Linke

2026: + 500 000

2027: + 500 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr für Radverkehrsmaßnahmen.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 24 der Fraktion Die Linke ohne Aussprache ab.

Ansatz **2026:** 1 500 000
Ansatz **2027:** 1 500 000

VE 2026: 4 000 000
VE 2027: 3 000 000

Änderungsantrag Nr. 27 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

2026: + 2 000 000
2027: + 2 000 000

VE 2026: + 3 000 000

VE 2027: + 3 000 000

,,a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr zur Umsetzung des Berliner Radnetzes.“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 27 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ohne Aussprache ab.

Titel 52121 – Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit –

Ansatz **2026:** 1 500 000
Ansatz **2027:** 1 500 000

VE 2026: 1 500 000
VE 2027: 1 500 000

Änderungsantrag Nr. 25 Fraktion Die Linke

2026: + 500 000
2027: + 500 000

,,a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr für Schulwegsicherheit und Mobilitätsmanagement an Schulen.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 25 der Fraktion Die Linke ohne Aussprache ab.

Ansatz 2026: 1 500 000
Ansatz 2027: 1 500 000

VE 2026: 1 500 000
VE 2027: 1 500 000

Änderungsantrag Nr. 28 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

2026: + 2 000 000
2027: + 2 000 000

VE 2026: + 3 000 000
VE 2027: + 3 000 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr zur Erhöhung der Schulwegsicherheit u.a. durch Schulzonen, Gehwegvorstreckungen und sonstige bauliche Maßnahmen (Fahrbahnkissen, Markierungen, Modalfilter).“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 28 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ohne Aussprache ab.

Titel 54010 – Dienstleistungen –

Kristian Ronneburg (LINKE) erläutert zum Änderungsantrag seiner Fraktion, es sollten Mittel etatisiert werden, um Bezirke, in denen es noch keine Parkraumbewirtschaftung gebe, unterstützen zu können perspektivisch eine solche einzuführen. Da keine SIWA-Mittel mehr für diesen Zweck vorhanden seien, müsse im Rahmen des Haushalts Vorsorge getroffen werden. Zudem solle ein Teil der Mittel der Verkehrsberuhigung dienen. Hinsichtlich des Änderungsantrags der Koalitionsfraktionen mit einer beabsichtigten Kürzung um 100 000 Euro wolle er wissen, an welcher Stelle konkret ein geringerer Bedarf gesehen werde.

Johannes Kraft (CDU) merkt an, im Jahr 2026 solle ein Ansatz in Höhe von 1,2 Mio. Euro um 100 000 Euro reduziert werden, im Jahr 2027 betrage der Ansatz bei Streichung in der gleichen Höhe sogar 1,8 Mio. Euro. Betroffen seien die Bezirke, die an anderer Stelle jedoch sehr viel zusätzliches Geld erhielten. Wichtig seien den Koalitionsfraktionen die Dialog-Displays. Die Streichung an dieser Stelle diene deren Gegenfinanzierung.

Ansatz 2026: 1 200 000
Ansatz 2027: 800 000

VE 2026: 1 600 000
VE 2027: 1 800 000

Änderungsantrag Nr. 26 Fraktion Die Linke

2026: + 1 100 000
2027: + 500 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr für die Unterstützung der Bezirke bei der Einführung neuer Parkraumbewirtschaftungszonen sowie für die Entwicklung von Verkehrsberuhigungskonzepten und Beteiligung der Anwohnerinnen und Anwohner.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

Einfügen in Erläuterung vor dem letzten Satz:

„Ausgaben in Höhe von 1.000.000 sind für die Entwicklung von Verkehrsberuhigungskonzepten und Begleituntersuchungen in den Bezirken sowie Beteiligung von Anwohnerinnen und Anwohnern vorgesehen.“

Ausgaben in Höhe von 500.000 Euro jährlich sind für vorbereitende Ausgaben im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung vorgesehen.“

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 26 der Fraktion Die Linke ab.

Ansatz 2026: 1 200 000
Ansatz 2027: 1 800 000

VE 2026: 1 600 000
VE 2027: 800 000

Änderungsantrag Nr. 18 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

2026: - 100 000

2027: - 100 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Geringerer Bedarf.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag Nr. 18 der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD zu.

Titel 72016 – Verbesserung Infrastruktur Radverkehr –

Ansatz 2026: 500 000
Ansatz 2027: 500 000

VE 2026: 500 000
VE 2027: 500 000

Änderungsantrag Nr. 29 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

2026: + 2 000 000

2027: + 2 000 000

VE 2026: + 4 000 000

VE 2027: + 4 000 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr zur Umsetzung des Berliner Radnetzes.“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 29 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ohne Aussprache ab.

Titel 81279 – Geräte, technische Einrichtungen, Ausstattungen –

Ansatz **2026:** 0
Ansatz **2027:** 0

Änderungsantrag Nr. 27 der Fraktion Die Linke

2026: + 100 000

2027: + 100 000

„a) Begründung zum Änderungsantrag

Beibehaltung der Anschaffung von Dialogdisplays.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

Ersetzung des Wegfallvermerks durch: „Für die Anschaffung von Dialog-Displays im Straßenland zur Unterstützung der Geschwindigkeitsüberwachung in den Bezirken.“

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag Nr. 27 der Fraktion Die Linke ohne Aussprache ab.

Ansatz **2026:** 0
Ansatz **2027:** 0

Änderungsantrag Nr. 19 der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD

2026: + 100 000

2027: + 100 000

a) Begründung zum Änderungsantrag

Mehr für Erhalt der Maßnahmen.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)

Die Titelerläuterung wird wie folgt gefasst:

„Mittel zur Anschaffung von Dialog-Displays im Straßenland zur Verbesserung der Schulwegsicherheit in den Bezirken. Die Dialog-Displays werden den Bezirken zur Verfügung gestellt.“

c) Anbringung Haushaltsvermerke“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag Nr. 19 der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD zu.

**Einzelplan 29 – Allgemeine Finanz- und Personalangelegenheiten –
Kapitel 2980 – Infrastrukturinvestitionen aus dem Sondervermögen des Bundes –
Titel 89122 – Zuschüsse an die BVG für Maßnahmen Straßenbahn –**

Antje Kapek (GRÜNE) wirft die Frage auf, ob der Senat an der angestrebten Verkehrslösung für Mahlsdorf in der bislang vorliegenden Form festhalten wolle.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, das Straßenbahnbauvorhaben Mahlsdorf befindet sich in der Hand des Vorhabenträgers BVG. Diese habe Unterlagen eingereicht, die jedoch nicht ausreichten, um das Planfeststellungsverfahren zu eröffnen. Deshalb warte Sen-MVKU den weiteren Werdegang ab.

Tino Schopf (SPD) fragt, welche Unterlagen gefehlt hätten.

Vorsitzender Lars Bocian stellt fest, es gebe keine weiteren Wortmeldungen.

Weiter stelle er fest, dass die in der ersten Lesung beschlossenen Berichtsaufträge durch die Sammelvorlagen und die mündlichen Antworten des Senats erfüllt worden und erledigt seien.

Der **Ausschuss** stimmt den Kapiteln 0700, 0705, 0709, 0730, 0740 – hier: alle Titel mit Bezug zu Mobilität und Verkehr – und 0770 einschließlich aller zuvor beschlossenen Änderungen des Einzelplans 07 zu. Er empfehle dem Hauptausschuss die Annahme dieser Kapitel in der soeben geänderten Fassung. Weiter empfehle er dem Hauptausschuss, Einzelplan 27 Kapitel 2707 – Aufwendungen der Bezirke – Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt – alle Titel mit Bezug zu Mobilität und Verkehr – ebenfalls zuzustimmen.

Punkt 3 der Tagesordnung

Verschiedenes

Geschäftliches siehe Beschlussprotokoll.