Abgeordnetenhaus BERLIN

19. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

Wortprotokoll Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

61. Sitzung
5. November 2025

Beginn: 14.04 Uhr
Schluss: 17.08 Uhr
Vorsitz: Lars Bocian (CDU), stellv. Vorsitzender

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Wahl einer/eines Vorsitzenden

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 2 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 3 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Siehe Inhaltsprotokoll.

Redaktion: Michael Nickert, Tel. 2325-1453 bzw. quer 99407-1453

Punkt 4 der Tagesordnung

a)	Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs **BVG-Stabilitätskonzept, Schritt für Schritt zu 99 % Zuverlässigkeit** (auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD)	0417 Mobil
b)	Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs **Infrastrukturinvestitionsprogramm der BVG „Stabilität vor Wachstum“** (auf Antrag der Fraktion Die Linke)	0405 Mobil
c)	Antrag der AfD-Fraktion Drucksache 19/0366 **BVG-Qualitätsoffensive jetzt – sichere und saubere Bahnhöfe durch eigenes Personal an den Stationen!**	0092 Mobil(f) WiEnBe
d)	Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs **Bewältigung der angespannten Personalsituation bei der BVG zur Sicherstellung eines vollumfänglichen ÖPNV-Angebots in Berlin** (auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)	0226 Mobil
e)	Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs **BVG 3-Punkte-Plan: Maßnahmenpaket „Stabiler Bus“** (auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD)	0227 Mobil
f)	Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs **BVG bewegt Berlin: Betrieb und Service auf dem Prüfstand** (auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD)	0307 Mobil
g)	Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs **BVG kaputt, dysfunktional und visionsfrei – Warum handelt der Senat nicht** (auf Antrag der AfD-Fraktion)	0308 Mobil
h)	Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs **BVG für alle Berliner – Was tut die BVG um den Menschen in den Außenbezirken ein attraktives Angebot zu machen?** (auf Antrag der AfD-Fraktion)	0335 Mobil

i) Antrag der Fraktion Die Linke 0352
Drucksache 19/2224 Mobil
Bus, Tram und Bahn sichern – gute Arbeit mit ausreichend Personal bei der BVG unterstützen Haupt

j) Antrag der Fraktion Die Linke 0360
Drucksache 19/2125 Mobil
60-Meter-Straßenbahnen für Berlin!

Hierzu: Anhörung

Vorsitzender Lars Bocian: Wir haben einige Punkte mit aufgenommen, um unsere Unerledigtenliste mal ein bisschen aufzuräumen, deswegen sind das jetzt so viele Unterpunkte. – Zu diesem Tagesordnungspunkt ist auch Frau Melanie Jachtner hier. Herzlich willkommen bei uns im Ausschuss! Sie ist Leitung der Abteilung IV.

Außerdem führen wir zu diesem Tagesordnungspunkt eine Anhörung durch. Dazu begrüße ich ganz herzlich Herrn Falk, Vorstandsvorsitzender der Berliner Verkehrsbetriebe. Herzlich willkommen bei uns im Ausschuss, mal wieder! Sie sind mit Ihrer Expertise natürlich immer ein gern gesehener Gast hier. Sie sind darauf hingewiesen worden, dass die Sitzung live übertragen und auch aufgezeichnet wird. – Ich sehe mit dem Nicken Ihr Einverständnis. Recht herzlichen Dank!

Ich gehe davon aus, dass die Kolleginnen und Kollegen ein Wortprotokoll wünschen. – Dann verfahren wir so. Ich weise immer darauf hin, dass Wortprotokolle dem Ausschussbüro sehr viel Arbeit machen, deswegen frage ich das immer ab. – Okay, wir verfahren so und nehmen das Wortprotokoll mit. – Zur Begründung des Besprechungsbedarfs zu 4 a, 4 e oder 4 f kommt der Kollege Kollatz für die Koalitionsfraktionen zu Wort. – Herr Kollatz, bitte schön!

Dr. Matthias Kollatz (SPD): Danke schön, Herr Vorsitzender! – Ja, das stimmt, dass jetzt ganz viele Punkte zusammengefasst sind, das ist aber erst mal auch richtig so. Ich gehe auch davon aus, dass die jeweiligen Antragsteller deswegen zu allen Themen durchaus etwas sagen können. Es wäre jetzt aber, glaube ich, nicht sachlich angemessen gewesen, wenn wir gesagt hätten, wir diskutieren nur einen Punkt, und dann die Frage schlecht beantworten können, wann wir denn die anderen Punkte diskutieren. Das macht keinen Sinn, also ist so eine Gesamtdebatte sinnvoll. Danke schön an alle Beteiligten, dass das ermöglicht worden ist!

Es ist jetzt schon eine Reihe von Monaten her – manche sagen, wir nähern uns dem Einjährigen –, dass die BVG dieses Stabilitätskonzept vorgelegt hat. Das war durchaus ein wichtiger Schritt, und das hat auch eine Reihe von Vorbereitungen und Änderungen in der Herangehensweise erfordert. Ganz grundsätzlich teilen wir das sehr, weil wir glauben, dass es keinen Sinn macht, ohne Stabilisierung der Situation ehrgeizigen Ausbaukonzepten nachzujagen, und dass sich dann die Leute fragen: Was passiert eigentlich mit dem Bestand?

Wir haben damals aber auch angekündigt, dass wir dranbleiben wollen und dass wir sehr daran interessiert sind, dass der Ausschuss über die einzelnen Schritte – – Deswegen steht in dem Besprechungspunkt von uns „Schritt für Schritt“. Wir gehen davon aus, dass das jetzt noch nicht beendet ist, aber dass schon eine Reihe von Schritten gegangen worden ist. Wir

wollen das gerne über den Ausschuss in der Umsetzung ein Stück weit verfolgen. Das ist auch eine wichtige Aufgabe des Ausschusses, weil die BVG für einen Großteil des öffentlichen Personennahverkehrs in Berlin steht. Insofern sind wir sehr gespannt auf den Vortrag von Herrn Falk. Schön, dass Sie da sind!

Wir freuen uns auch auf die Einschätzung der Senatsverwaltung, weil es auch wichtig ist, ob man da die Einschätzung hat, dass man eher schneller vorankommt als geplant, genauso vorankommt wie geplant oder ob es langsamer läuft als geplant. Uns interessiert auch sehr Ihre Einschätzung. Für die Zukunft gilt auch, dass wir glauben, dass wir immer in Abständen von knapp einem Jahr – oder wie auch immer es sinnvoll in die Ausschussplanung reinpasst – das so fortsetzen sollten, dass wir darüber diskutieren, weil das, wie gesagt, die größte Komponente des ÖPNV in Berlin ist. – Danke schön!

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank! – Dann kommen wir zur Begründung des Besprechungsbedarfs zu Punkt 4 b sowie 4 e und 4 j durch die Linksfraktion. – Herr Kollege Ronneburg, bitte schön!

Kristian Ronneburg (LINKE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich begründe das gerne in aller Kürze. Es treibt uns natürlich genauso wie die Koalition um, wie die BVG das neue Programm „Stabilität vor Wachstum“ umsetzt. Wir können hier auch einige Tatkraft erleben, das können wir anerkennen, und das sollten wir hier im Mobilitätsausschuss – haben wir bereits und setzen wir jetzt fort – aufmerksam begleiten, denn, wie Herr Kollatz richtigerweise ausgeführt hat, müssen sich natürlich alle Pläne – Ausbaupläne für den Nahverkehr – erst mal daran messen lassen, wie realistisch fundiert sie sind, wenn wir uns den Status quo im Betrieb anschauen. Der kann uns jetzt nicht zufriedenstellen. Ich denke, Herr Falk hat das zu seinem Programm gemacht, was wir auch unterstützen, dass er sagt, dass dort viele oder vielleicht sogar alle Steine umgedreht werden müssen, um das Optimum aus dem Betrieb herauszuholen, im Sinne einer Verbesserung der Qualität für die Fahrgäste. Denn am Ende geht es natürlich darum, es geht um die Fahrgäste in Berlin, die auf einen attraktiven und vor allem erst einmal stabilen und verlässlichen Nahverkehr angewiesen sind.

Insofern freuen wir uns, heute von Herrn Falk zu hören, wie der aktuelle Status quo der Erfüllung in den Bereichen Bus, Straßenbahn, U-Bahn ist. Wir werden dann sicherlich in der Diskussion dazu noch einzelne Fragen stellen. Ich will aber trotzdem schon mal mit auf den Weg geben: Selbstverständlich haben wir trotzdem ein Interesse, auch im Zusammenhang mit dieser Diskussion zu erfahren, wo wir bei einigen Ausbauprojekten stehen. Es gibt trotzdem Dinge, die einfach weiter fortgeführt werden müssen, gerade was für den Busbereich die Betriebshöfe angeht, was die Straßenbahnneubaustrecken angeht, gerade auch, was das Thema U-Bahn Mexikoplatz, Waisentunnel angeht. Wir möchten das hier jetzt natürlich nicht völlig zupacken, aber auch daran hätten wir heute Interesse, an aktuellen Erkenntnissen teilhaben zu können.

Vielleicht darf ich kurz etwas zu den beiden Anträgen noch mal sagen, das hat der Vorsitzende erläutert: Ein Stück weit arbeiten wir hier auch unsere Unerledigtenliste ab, das sollten wir in aller Regelmäßigkeit machen. Wir haben hier unter Punkt 4 i einen Antrag, der insofern von den Tarifverhandlungen etwas überholt ist, die in diesem Jahr bereits stattfanden, der aus unserer Sicht allerdings noch mal einige wichtige Punkte aufführt, gerade in puncto 3, das ist die Frage der Finanzierung des ÖPNV. Wie können wir es in Berlin schaffen, die Finanzie-

rung der BVG im Nahverkehr auf eine nachhaltige Basis zu stellen? – Wir sind der Meinung – ich denke, damit sind wir nicht ganz allein in diesem Raum –, dass wir uns über weitere Finanzierungssäulen für den ÖPNV nicht nur unterhalten müssen, sondern irgendwann auch mal in die praktische Umsetzung kommen müssen. Der Vorgängersenat hatte einige Ideen dazu, die jedoch nicht zur Umsetzung gelangt sind. Nichtsdestotrotz gibt es weiterhin wichtige Themen, die wir besprechen müssen. Wir würden Herrn Falk einladen, auch etwas zur Finanzierungssituation zu sagen.

Letztendlich haben wir noch den Antrag zur 60-Meter-Straßenbahn für Berlin auf die Tagesordnung gesetzt, weil wir der Meinung sind, die Urbanliner sind zwar gut, aber sie nutzen noch nicht optimal die Infrastruktur aus, die wir schon haben und nicht extra teuer ändern müssten. Wir haben dazu hier im Ausschuss vor einiger Zeit schon mal eine fachliche Stellungnahme der Senatsverwaltung bekommen, weil auch aus der Fachwelt gesagt wird, eigentlich sollten wir den Schritt zur 60-Meter-Straßenbahn weitergehen. Deswegen haben wir uns dessen angenommen und stellen das heute hier gerne noch mal zur Debatte, ob das nicht ein Weg für mehr Leistungen, mehr Kapazitäten im Nahverkehr bei der Straßenbahn wäre, gerade in den nachfragestarken Bereichen, diese in Zukunft einsetzen zu können. – Danke schön!

Vorsitzender Lars Bocian: Als Nächstes kann die AfD-Fraktion ihre Besprechungspunkte begründen. Das sind die Punkte 4 c, 4 g und 4 h. – Herr Kollege Wiedenhaupt, bitte schön!

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Danke, Herr Vorsitzender! – Natürlich ist es auch bei uns ein kleines Konglomerat an Punkten oder Anträgen, die wir hier drauf haben. Ich fange mal mit den beiden Besprechungspunkten an. Ich glaube, unser Besprechungspunkt „BVG kaputt, dysfunktional und visionsfrei“ beschreibt sehr genau den Zustand, den wir heutzutage bei der BVG sehen. Wir haben eine kaputte Infrastruktur, wir haben eine Dysfunktionalität, weil es einfach nicht funktioniert. Ich habe mich als Bewohner eines Außenbezirks letzten Donnerstag gerade wieder gefreut. Ich stehe an der Bushaltestelle: Bus in drei Minuten, in zwei Minuten, in einer Minute. – Dann war die Anzeige weg, dann war kein Bus da, und der nächste Bus kam in 20 Minuten.

Visionsfrei, das haben wir bei Ihnen am Anfang schon kritisiert, das Thema: Wir wollen nur stabilisieren. Wir haben gar nicht den Anspruch, über den Verkehrsvertrag hinaus nach vorne zu blicken. – Deshalb freuen wir uns, dass Sie heute hier sind und wir vielleicht erfahren, was sich daran verbessert hat oder wo die Verbesserungen in Zukunft kommen, dass wir eben nicht mehr kaputt, dysfunktional und visionsfrei sind.

Der zweite Punkt geht um die Außenbezirke, da ist vieles versucht worden, mit gutem Willen, sage ich mal. Trotzdem ist die Anbindung in den Außenbezirken nach wie vor schwierig. Wir haben jetzt gelesen, dass einige Städte das autonome Fahren gerade auch in den Außenbezirken präferieren, ähnlich wie es auf dem flachen Land teilweise schon versucht wird. Uns würde interessieren, wie Ihre Vorstellungen zurzeit sind, wie wir in den Außenbezirken eine bessere Anbindung bekommen.

Unser Antrag ist aus dem Mai 2022, aber er hat nicht viel an Aktualität verloren. Wir haben darin eine Qualitätsoffensive gefordert, nämlich mehr saubere und sichere Bahnhöfe durch eigenes Personal der BVG. Ich glaube, das ist einer der wichtigen Punkte der Attraktivität des ÖPNV, dass die Menschen sich auf den Bahnhöfen sicher fühlen und dass sie einen sauberen

Bahnhof vorfinden, weil auch das ein Teil des subjektiven Sicherheitsgefühls ist. Insofern denken wir, der Antrag ist nach wie vor richtig und wichtig. Wir brauchen definitiv auf den Bahnhöfen mehr Personal für Sauberkeit und Sicherheit, und wir brauchen vor allem Personal, ähnlich wie wir das bei der BSR haben, das immer wieder auf den gleichen Bahnhöfen eingesetzt wird, sozusagen den Bahnhof als seinen Bahnhof erkennt und dementsprechend emotional mehr hinterher ist, als das vielleicht bei solchen normalen Schichtaufgaben der Fall ist. Auch dazu freuen wir uns auf Ihre Ausführungen.

Vorsitzender Lars Bocian: Danke schön! – Zum Schluss Bündnis 90/Die Grünen zu Punkt 4 d. Wer möchte? – Frau Kollegin Kapek, bitte!

Antje Kapek (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Natürlich auch herzlich willkommen und vielen Dank fürs Kommen von uns, Herr Falk! Ich sitze auch im Innenausschuss. Da ist es tatsächlich üblich, dass Polizei und Feuerwehr und teilweise auch andere Sicherheitsbehörden immer anwesend sind. Das hat den Vorteil, dass man die wichtigen Themen immer besprechen kann. Ich glaube, der Grund, warum wir uns alle nicht kurzfassen können, ist, dass wir einfach so viel Besprechungsbedarf zur BVG haben. Es wäre also schön, wenn Sie oder zumindest die BVG in Stellvertretung fast jedes Mal dabei wären. Wir hatten jetzt gerade die Meldung zum Gleisdreieck, und wir wissen immer noch nicht, was mit dem Waisentunnel ist. Es ist die Frage: Sind jetzt schon alle neuen U-Bahn-Wagen aufgegleist oder nicht? – Es gibt Tausende von Fragen. Ich glaube, hier können wir jetzt erst mal nur über das Allgemeine sprechen.

Sie hatten gestern eine Pressekonferenz zu dem Thema Stabilität. Man will Stabilität im Unternehmen schaffen, das ist der absolut richtige Ansatz, aber die Wahrnehmung der Menschen in der Stadt ist eine andere, nämlich dass man in den letzten Jahren immer häufiger auf dem Bahnsteig steht und wartet, dass der Bus im Stau steht, dass es irgendwie nicht so läuft und dass ich mich nicht darauf verlassen kann, dass ich mit Bus und Bahn tatsächlich in der bisher gewohnten Zeit zur Schule, zur Arbeit oder zum Arzt komme. Das ist an der Stelle ein Problem, wenn dann im Haushaltsplan zum Beispiel steht, wir wollen den Zustand von 2024 fortschreiben. Die Leute sagen: Gerade 2024 war jetzt aber besonders doof.

Da hilft es dann, glaube ich, auch nicht zu sagen, wir versuchen, die Zuverlässigkeit zu stabilisieren, Zuverlässigkeit aber nicht einen häufigen Takt oder die Pünktlichkeit umschreibt, sondern einfach nur die Frage, wie viele Züge pro Stunde kommen. An der Stelle muss man natürlich sagen, viele Aufgaben sind nicht von heute auf morgen zu bewältigen. Das wissen wir. Personal zu akquirieren, zu halten, auszubilden, das sind alles langfristige Aufgaben, genauso wie die Bestellung der Fahrzeuge. Hier gibt es natürlich trotzdem die Fragen: Warum unterstützt der Senat Sie nicht? Warum gibt es immer noch keine Busspur auf der Heerstraße? Warum gibt es überhaupt nicht mehr Busspuren? Warum gibt es immer noch keine Lösung für die Busse, die über die Elsenbrücke fahren? – Das sind, glaube ich, viele Themen, wo der Berliner Senat einiges dafür tun könnte, damit es auch im realen Betrieb für die BVG besser flutscht.

Was ich trotzdem glaube, ist: Wir müssen neben Stabilität und Wachstum auch noch mal die Frage Schrumpfen mit aufnehmen, denn nicht nur kommen wir gerade in das Zeitalter der Havarien – Beispiel Gleisdreieck, gibt es natürlich an vielen anderen Stellen auch –, sondern wir wissen, dass wir einen unfassbaren Sanierungsstau haben. Alleine bei der U-Bahn sind es,

glaube ich, 3 Milliarden Euro, Tendenz steigend. Der Schwerlastverkehr, der gerade von der Autobahn ins Straßennetz verlagert wird, bringt zusätzlichen Schaden für den Busverkehr, für die U-Bahn, für die Tunneldecken. All das kostet Zeit und Geld und muss in die Rechnung mit eingepreist werden.

Wir kommen jetzt gerade aus den Haushaltsberatungen – wir haben vor allem einen Personalpunkt angemeldet gehabt, deshalb versuche ich, mich darauf zu beschränken –, und nach unserer Berechnung bekommen Sie nicht ausreichend Geld, um den Tarifabschluss tatsächlich auskömmlich abzubilden. Meine erste Frage wäre also: Wie wollen Sie damit einen Umgang finden? 140 Millionen Euro brauchten Sie eigentlich, 100 Millionen Euro werden Ihnen zur Verfügung gestellt, gleichzeitig wird Geld vom Senat für Minderleistungen einbehalten. Das wird nicht in die BVG reinvestiert, sondern für irgendwelche Haushaltslöcher genutzt. Es fehlt also immer mehr Geld, dazu kommt die Inflation, dazu kommen Baukostensteigerungen. Wie wollen Sie es also schaffen, in dieser finanziell unglaublich angespannten Situation mit allen baulichen Herausforderungen, die es auch noch gibt, tatsächlich Stabilität zu gewährleisten und zu verhindern, dass es sogar zu einem Schrumpfen, also zu einer Abwärtsspirale kommt? – Das ist vielleicht eine fiese Frage, aber Sie mögen ja Herausforderungen. Deshalb freuen wir uns natürlich auch auf Ihre Ausführungen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Damit sind wir mit den Begründungen durch. Wir hören jetzt eine einleitende Stellungnahme der Senatsverwaltung. Anschließend kommt dann auch unser Gast Herr Falk zu Wort. – Herr Staatssekretär, bitte schön!

Staatssekretär Andreas Kraus (SenMVKU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, vielen Dank! – Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Ich würde gerne seitens der Senatsverwaltung kurz einleiten. Ihnen allen ist bewusst, dass gemäß Verkehrsvertrag für die verschiedenen Verkehrsmittel verschiedene Sollwerte für die Zuverlässigkeit festgelegt sind, 99,8 Prozent beim Bus, und bei der U-Bahn und der Straßenbahn sind es 99,7 Prozent. Diese Sollwerte für Zuverlässigkeit können derzeit noch von keinem der Verkehrsmittel eingehalten werden. Das ist auch leider schon seit März 2021 der Fall, also zu einem Zeitpunkt, der vor dieser Besetzung des Senats liegt.

Die U-Bahn erreichte in den Monaten von September 2024 bis August 2025 nie eine Zuverlässigkeit von 95 Prozent. Das ist alles nicht zufriedenstellend, aber wir sehen erste Verbesserungen beim Bus aus der Strategie „Stabilität vor Wachstum“. Das ist uns auch an der Stelle wichtig, diese positiven Zeichen noch mal hervorzuheben, denn der öffentliche Personennahverkehr ist ein entscheidender Faktor für ein mobiles Berlin.

Gemäß dem im Jahr 2024 unter unserer Senatsverwaltung vollzogenen Kurswechsel „Stabilität vor Wachstum“ nimmt die BVG Investitionen in zentralen Säulen ihrer Infrastruktur vor. Die sind einerseits die Betriebshöfe, nämlich der neue Straßenbahnbetriebshof Adlershof, und die Errichtung von sogar drei neuen E-Busbetriebshöfen, die geplant sind. Hinzu kommt die Modernisierung der Werkstätten für die neuen U-Bahnzüge der Generationen J und JK durch Ausbau der Werkstattkapazitäten und Modernisierung der technischen Ausstattung, insbesondere an den Standorten Grunewald, Friedrichsfelde und Britz-Süd. Darüber hinaus stärken neue Betriebsanlagen die betriebliche Flexibilität und ermöglichen eine gleichmäßigere Auslastung der Werkstätten.

Es werden auch neue Technologien eingeführt, wobei hier ganz massiv die Digitalisierung im Vordergrund steht, und dafür vielen Dank, dass Sie das vorantreiben. Die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur ist keine Option aus unserer Sicht, sondern eine Notwendigkeit, um den ÖPNV zukunftsfähig zu halten. Daher fokussiert sich die BVG verstärkt auf den Erhalt und die Modernisierung des Bestandnetzes. Ziel ist es, infrastrukturelle Versäumnisse der vergangenen Dekaden auszugleichen. Das Programm soll innerhalb von fünf Jahren umgesetzt werden, und zu den Details würde ich jetzt den Vorsitzenden bitten, das Wort an Herrn Falk zu geben.

Vorsitzender Lars Bocian: Das mache ich natürlich sehr gerne. Unser Gast hat gleich das Wort. Sie haben eine Präsentation mitgebracht. Ich würde die übliche Zeit von fünf Minuten für die Stellungnahme aussetzen. Ich hoffe, da gibt es keinen Widerspruch, weil Sie heute alleine sind, und wir haben viele Tagesordnungspunkte. Dann würde ich Ihnen jetzt das Wort geben, quasi zeitlos. – Herr Falk, bitte schön!

Henrik Falk (BVG): Super! Dann bedanke ich mich vorab für die zwei Stunden Redezeit und freue mich auch, Sie alle zu sehen, und ich freue mich auch, weil ich glaube, das vielleicht einleitend gesagt, es gibt ganz viele Themen, die Kunst muss darin bestehen, das fängt zunächst bei uns intern und auch bei mir als Vorstand und auch als Vorstandsvorsitzender an, zu versuchen, Komplexität rauszunehmen und sich auf die wesentlichen Dinge zu fokussieren, und auch ein bisschen, deswegen werde ich Ihnen gleich ein paar Zahlen zeigen, von den gefühlten Welten wegzukommen zu Grundlagen, die natürlich noch nicht alle Fragen beantworten. Das wäre vermessen. Ich bin, wie Sie wissen, auch in dieser Stadt geboren. Insofern träume ich auch nicht von dem Zustand, dass wir jemals hier sitzen und keine Themen haben. Ich glaube aber, es tut uns allen gut, und das ist für mich auch so ein bisschen das Versäumnis der Vergangenheit. Das fängt bei der internen Steuerung an, dass wir uns auf das fokussieren, was dann doch relativ wenig zu diskutieren ist, nämlich Zahlen, Daten, Fakten. Insofern will ich loslegen.

Ich will auch etwas tun, was ich mir wohlüberlegt habe. Ich fange mit dem an, was ich Ihnen vor circa einem Jahr gezeigt habe, damit wir hier auch in eine konstante Diskussion kommen und nicht jedes Mal, und da bin ich jetzt bei uns, wieder mit neuen Themen und bei neuen

Punkten anfangen, sondern letzten Endes ist es auch unsere Ambition als BVG, Vertrauen nicht nur bei den Fahrgästen, sondern auch bei Ihnen zurückzugewinnen, indem wir uns auf Themen fokussieren und dann auch regelmäßig dazu berichten.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Hier ist ein Chart, das ich Ihnen ungefähr vor einem Jahr gezeigt habe. Ich war im Januar hier, glaube ich. Auch da noch mal zur Erinnerung: Wir haben uns im November des Jahres 2024 entschlossen, im Unternehmen sowohl personell als auch strukturell nicht mit kleinen Schritten, sondern mit großen Veränderungen ranzugehen, weil wir, und ich glaube, so ehrlich habe ich mich für das Unternehmen im Januar hier bei Ihnen auch gemacht, nicht irgendwie die Welt schönreden, sondern sagen: Wir selber als BVG fokussieren uns jetzt mal auf die Themen, die wir wirklich beeinflussen können und müssen als Grundlage, und dafür sind auch wir allein verantwortlich im ersten Schritt. Deswegen rede ich jetzt erst mal über das, wofür ich auch verantwortlich bin, nämlich das Unternehmen BVG. Also hier ein Chart von vor einem Jahr, und das vielleicht auch gleich vorweg gesagt.

Insofern bin ich da auch immer an Wortspielen interessiert, aber ich habe gerade Ihre Wortmeldung so in Erinnerung, dass Sie mir nicht vorgehalten haben, dass ich irgendwie nicht versuche, in die Zukunft zu schauen oder keine Ambitionen habe, sondern zur Ehrlichkeit gehört auch, und das kommt aus allen Anträgen heraus, und genau darauf fokussieren wir uns gerade, das will ich auch noch mal sagen, es heißt „Stabilität vor Wachstum“, es heißt nicht „Stabilität statt Wachstum“. „Stabilität vor Wachstum“ heißt, dass, egal ob ich über Innovation rede nach vorne oder über Wachstum, ich erst mal eine Stabilität in dem Ist so erreichen muss, dass ich überhaupt geplant Wachstum oder Innovation vorantreiben kann. Ich glaube, das ist auch ein bisschen das Problem der letzten Jahre, dass man sich viel vorgenommen hat – Herr Kollatz hat es gesagt –, und am Ende, wenn man immer gegen eine Wand rennt, wo man von Anfang an schon weiß, dass man die gar nicht erreicht, wird man unglaubwürdig. Deswegen geht es mir hier auch ein bisschen um Glaubwürdigkeit.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Nächster Schritt: Hier ist für mich ein ganz entscheidendes Chart. Ich kann Ihnen jetzt ganz viel erzählen, was wir gemacht haben, entscheidend ist, was rauskommt. Sie sehen hier sehr aktuelle Zahlen, Thema U-Bahn. Wir haben gesagt im November letzten Jahres: Die U-Bahn ist unser Thema, und zwar nicht, weil das System Bus oder das System Straßenbahn uns nicht interessiert, sondern weil wir in der U-Bahn – – Das müsste eigentlich das stabilste Verkehrsmittel sein, denn hier haben wir weitestgehend alles allein in der Hand und haben aber letzten Endes gerade Ende des dritten Quartals letzten Jahres hier Werte gehabt, was viel mit dem zu tun gehabt hat, wo klar war, wir müssen hier die Reißleine ziehen, wir müssen hier ganz anders ran.

Wir haben sowohl personell umgestellt als auch in vielen kleinen und größeren Schritten, die sowohl bei den Fahrzeugen vor allen Dingen damit zu tun haben, dass wir dieses Jahr im Kleinprofil die Fahrzeuge, die jetzt geliefert werden, und auch das war im November nicht klar, dann auch eingeflottet bekommen. Sie kennen die Zahl, 140 Wagen im Kleinprofil. So viel hat die BVG noch nie in einem Jahr eingeflottet. Das ist absoluter Rekord. Ich weiß, sie hätten schon längst da sein müssen, aber es geht um das Ist und dazu auch die für uns nicht

kleine Herausforderung hinzubekommen, dass wir Schritt für Schritt das Personal nicht nur rekrutieren, sondern auch schulen und zur Verfügung haben, dass wir es einsetzen können. Sie sehen hier: Wir haben mal verglichen das dritte Quartal 2024 zu den aktuellen Zahlen 2025, und zwar seit Einflottung, dass wir hier ein Plus von 5,2 Prozent in der Zuverlässigkeit haben. Bei 96,9 Prozent stehen wir hier.

Bin ich damit schon zufrieden? – Nein, bin ich nicht. Deswegen ist die Zielstellung, und ich mache es deswegen, auch das vielleicht in Richtung Frau Kapek gesagt: Natürlich ist die Zuverlässigkeit nicht das alleinige Maß der Dinge. Das ist vollkommen klar. Aber ohne dass ich zuverlässig das, was ich an Angebot bringen will, erst mal in Masse bringe, brauche ich über alle anderen Themen gar nicht zu reden, denn wenn die Zuverlässigkeit bei 80 Prozent ist, ist es schön, wenn ich Ihnen sage, dass die wenigen Fahrzeuge, die fahren, zu 100 Prozent pünktlich kommen, im 20-Minuten-Takt, dann hilft das nicht. Deswegen ist für mich die wesentliche Kennzahl als erste Einstiegskennzahl die, über die Zuverlässigkeit zu reden und sich natürlich auch um die Pünktlichkeit und alle anderen Dinge zu kümmern. Aber hieran kann man sehen, ob wir im System wirklich Schritt für Schritt vorankommen. Das ist der simple Hintergrund.

Ich nehme es noch mal vorweg, weil ich weiß, dass dann Worte immer links und rechts gedreht werden können: Wir sind hiermit noch nicht zufrieden, weil wir mindestens auf 99 Prozent kommen wollen, aber wir sind hier als BVG, und da großes Lob nach innen und alle, die beteiligt sind, sehr stolz, dass wir so weit gekommen sind und das hinbekommen haben. Ich habe ein hohes Maß an Gewähr, dass diese 140 Fahrzeuge im Kleinprofil hier auch in der Zeitkette, die wir uns vorgenommen haben, so eingeflottet werden, dass wir hier Schritt für Schritt vorankommen bis Ende des Jahres. Aber ich glaube, 5,2 Prozent und 96,9 Prozent sprechen erst mal, Stand heute, für sich.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Nächstes Chart: Tram, also Straßenbahn und Bus. Hier sehen Sie im Prinzip den Verlauf, dass wir beim Bus – – Und ja, Ende 2023 ist das Angebot – auch das hatte ich schon dargestellt – abgesenkt worden um 6 Prozent damals. Die 100 Prozent ist die BVG in den fünf Jahren davor auch nie gefahren. Insofern waren schon immer knappe 3 Prozent sowieso nur auf dem Papier. Zumindest aber diese Maßnahme mit all dem, was wir seitdem unternehmen übers Jahr, auch hier ist eine Steigerung zu sehen, führt aktuell dazu, dass in der Zuverlässigkeit, das heißt, wie viel von dem Angebot, was ich bringen will, bringe ich auf die Straße – – Damit habe ich noch nicht verhindert, dass diese Dinge, die Sie geschildert haben, natürlich passieren. Aber wir sind bei 99 Prozent des Angebotes, was wir auf die Straße bringen von den 100 Prozent, die wir auf die Straße bringen wollen.

Da gibt es verschiedenste Maßnahmen, um pünktlicher zu werden et cetera, aber ich bleibe jetzt mal bei der Zuverlässigkeit und auch bei der Steigerung, die sich hier noch mal vollzogen hat. Das ist für den Bus in der Ist-Situation top, und bei der Straßenbahn sind wir bei knapp 98 Prozent. Auch hier gibt es noch eine kleine Steigerungsmöglichkeit. Nichtsdestotrotz ist es aber so, mit allen Herausforderungen und auch in dem Zusammenspiel sowohl des Fuhrparks als auch des Personals ist es im Ist-Stand bei 97 oder 98 Prozent. Ich glaube, die haben hier abgerundet. Das muss ein Controlling-Chart sein. 97,7 Prozent wären bei mir immer 98 Prozent circa an Zuverlässigkeit.

Auch da: Sind wir damit schon zufrieden? Ist damit alles schick? – Nein, ist es nicht, aber ich glaube, Sie sehen, von der Grundlage, wenn jetzt alle, und jeder wird hier Beispiele haben, ich nutze auch täglich unser System und kann Ihnen ganz viele Defizite aufzeigen, aber wenn ich einmal auf die große Zahl gucke und vor allen Dingen beim U-Bahn-System schaue, dann ist hier glasklar, und ich weiß nicht, wie es Ihnen geht, aber ich finde schon, dass in den letzten Wochen im U-Bahn-System eine deutlich höhere Stabilität spürbar ist. Wenn ich im Freundeskreis herumfrage, die mich vorher alle angemault haben, zu Recht, dann ist es so, dass letzten Endes in den letzten Wochen auf allen Linien eine deutlich höhere Stabilität auch da draußen gefühlt wird, in meiner Wahrnehmung privat. Aber das sind die aktuellen Zahlen.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Wie geht es weiter? – Fokus Infrastruktur. Es ist hier in allen Anträgen drin, und auch daraus habe ich Anfang des Jahres keinen Hehl gemacht. Die große Herausforderung ist jetzt, erstens, diese Zahlen, die ich Ihnen gezeigt habe, vor allen Dingen die Tendenz in der U-Bahn, überhaupt hinzubekommen, überhaupt kein Selbstläufer, und gleichzeitig aber Schritt für Schritt infrastrukturell die Maßnahmen so weiter zu forcieren, dass wir vor die Welle kommen, das heißt, geplanter die Dinge sowohl in Zeit als auch im Budget umsetzen, die wir uns vornehmen, und nicht dann super erklären, warum Dinge nicht funktioniert haben, und wir bekommen sie zum richtigen Zeitpunkt nicht fertig.

Beispiel hier zunächst mal wieder U-Bahn: In der U-Bahn wird es nächstes Jahr noch anspruchsvoller, weil wir im Großprofil – das steht hier unten – diese 236 Wagen, die dann von Stadler geliefert werden, dasselbe Thema wie im Kleinprofil, einflotten werden. Ich habe mit der Mannschaft und mit der Leistung und mit dem eingespielten Team, das gerade da ist, und auch mit der deutlich verbesserten Zusammenarbeit mit Stadler – auch das gehört zur Professionalität dazu, es hilft keinem in Berlin, wenn ich mich hier die ganze Zeit hinsetze und sage, der Hersteller ist schuld, sondern wir müssen gemeinsam die Themen lösen – ein hohes Maß an Gewähr, dass wir es nächstes Jahr hinbekommen werden, auch im Großprofil diese Fahrzeuge in der Dimension einzuflotten, und auch das wird noch mal zu einer deutlichen Stabilisierung im Großprofil beitragen. Ich gehe momentan sogar davon aus, ich weiß, daran werden Sie mich messen, dass wir mit der Einflottung deutlich vor der Sommerpause beginnen können, um dann auch noch mal bis Ende des Jahres einen kleinen Schluck länger Zeit zu haben als im Kleinprofil, weil die Zeit der Monate auch noch ein bisschen weniger ist. Deswegen glaube ich, dass wir im Frühjahr, hier steht es auch schon, mit der Fahrgasteinflottung anfangen können und werden.

Sie sehen es hier, und ich will auf einen Punkt hinweisen. Ich bin erst bei den Straßenbahnen. Ich versuche ein paar Fragen, die jetzt schon kamen, gleich noch mal mitabzuarbeiten. Wir sind nach wie vor im Zulassungsverfahren für die Urbanliner. Ich bin immer ein Fan von mehr Kapazität, aber deswegen ist mein Ansinnen gerade noch nicht, über die nächste Generation von Straßenbahnen und die Frage, ob die noch größer sind, nachzudenken, sondern erst mal diesen Urbanliner in der Dimension und Größe so zugelassen zu bekommen, das werden wir auch hinbekommen, dass wir ihn zunächst mal – das steckt auch hier dahinter, mit den 20 Bahnen, die dann 2026 kommen – auf der M4 fahren. Dann wird es in ganz Berlin weitergehen, und wir werden uns Schritt für Schritt in den nächsten Jahren mit den nächsten Straßenbahngenerationen beschäftigen. Deswegen ist für mich erst mal, das vielleicht als Antwort

darauf, momentan noch kein Fokus, schon über die nächstgrößere Generation nachzudenken, sondern erst mal diese hinzubekommen. Ich glaube, das ist auch deutlich geworden.

Deswegen spielt auch das Thema Brücken et cetera bei Straßenbahnen eine Rolle. Da haben wir, glaube ich, jetzt eine gute Lösung gefunden in Zusammenarbeit mit der Behörde, und gleichzeitig ist es so, dass wir auch mit unserem Hersteller da noch ein paar Themen zu bewältigen haben, bis wir die Zulassung hinbekommen. Nach wie vor gehe ich davon aus, dass wir es dieses Jahr schaffen, spätestens im Januar, würde ich sagen, aber ich gehe davon aus, dass wir das dieses Jahr hinbekommen. Da sind noch ein paar kleine Schritte zu tun, und dann werden wir die Fahrzeuge auf der M4 sehen.

Bei den E-Bussen, zum Bussystem komme ich gleich noch mal, ist mir der blaue Bubble hier noch mal sehr wichtig, denn es ist immer total schön, über Verbesserungen zu reden. Das muss Ihr Anspruch sein, aber dahinter steckt, und dafür will ich sensibilisieren – – Ich kenne die BVG jetzt seit 20 Jahren. Ich glaube, einen derartigen Umbau, den wir gerade machen, gab es zumindest in dieser Zeit nicht. Darauf bin ich gar nicht stolz, das ist gar nicht der Punkt, ich hätte es mir auch gerne anders gewünscht, aber die Themen, die wir haben, bedingen, dass wir das Unternehmen an vielen Stellen umbauen müssen, was nicht immer einfach ist, und dass wir an vielen Stellen, und darauf will ich hinweisen, auch, egal auf welcher Ebene, einen personellen Neustart brauchen.

Gerade im U-Bahn-System, das ist auch ein bisschen öffentlich geworden, haben wir neue Personen in charge gebracht, wie man so schön sagt. Wir bauen vorstandsseits um. Es wird einen Vorstand geben, der sich speziell, das gab es in der BVG auch noch nie, um Infrastruktur und Technik kümmert. Das ist auch ein bisschen eine Antwort darauf. Da haben wir die größten Themen in den nächsten Jahren. Darauf muss ein voller Fokus. Wir sind gemeinsam mit dem Aufsichtsrat dort unterwegs, weil wir alle das Thema, das ist immer nicht so einfach, gesehen haben und sehen, das Unternehmen also auch dahin umzubauen. Insofern klingt dieser blaue Punkt immer so weich, ist aber etwas, was gerade auf Hochtouren läuft und was uns auch mindestens im nächsten Jahr noch verfolgen wird, denn ohne dass wir die richtigen Leute da am Start haben, wird es nicht funktionieren. In der U-Bahn ist es ein schöner Beleg, dass hier schon ein paar Dinge funktioniert haben.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Infrastruktur: Was haben wir denn auf den Weg gebracht und hinbekommen? – Auch das will ich jetzt noch mal von Januar nehmen. Ich habe Ihnen hier nur so ein paar Highlights rausgezogen. Bei der U3, fernab des Spatenstiches, gehe ich nach wie vor, so ist mein letzter Stand, davon aus, dass wir auch dieses Jahr den Planfeststellungsbeschluss bekommen werden, und dann geht es auf Hochtouren dort weiter. Das Thema Waisentunnel ist angesprochen worden. Da gehe ich auch davon aus, da warten wir im Prinzip täglich auf den Planfeststellungsbeschluss, dass wir ihn dann haben und loslegen können. Wie gesagt, ich gehe bei beiden Themen dieses Jahr davon aus. Das sage ich jetzt nicht, weil ich ein Bauchgefühl habe, sondern das wird so kommen.

Was ganz entscheidend ist, und deswegen hier der Punkt Grundsteinlegung, wir haben nur Punkte hingeschrieben, die wir vollzogen haben, die überhaupt nicht klar waren, dass wir, ich glaube, ich habe es hier schon mal erwähnt, um die E-Mobilität hinzubekommen beim Bus,

deswegen momentan nicht in der Lage sind, seit Jahren bekannt, dass wir die Infrastruktur brauchen, die hätte fertig sein müssen, könnten wir mehr Busse, denn wir könnten sie geliefert bekommen, einsetzen, wir haben die Infrastruktur aber noch nicht fertig. Deswegen ist mit Hochdruck die Fokussierung darauf, diese beiden neuen Betriebshöfe 2027 fertigzustellen. Deswegen war es hier so wichtig, den haben wir bereits vollzogen, diese Grundsteinlegung in der Säntisstraße zu haben. An der Spree wird der zweite gebaut. Da werden wir in Kürze ein Richtfest haben.

Das heißt unternehmerisch, komplett den Fokus daraufzulegen, nicht parallel noch an weiteren Betriebshöfen et cetera zu bauen, sondern sich voll auf diese Themen zu fokussieren und hier in Höchstgeschwindigkeit, von dem Zeitpunkt an, 2027 zwei neue Betriebshöfe zu eröffnen. Warum, und noch mal den Fakt genannt, ist das eine Leistung? Ich weiß nicht, wie es Ihnen geht. Vielleicht sagen Sie: Zwei Betriebshöfe. Ihr seid doch die BVG. Das müsst ihr doch irgendwie hinbekommen. – Der letzte Betriebshof der BVG, neu gebaut, ist vor 60 Jahren eröffnet worden. Das ist Spandau gewesen. Das heißt, die BVG hat seit 60 Jahren keinen neuen Betriebshof gebaut. Wenn wir dann 2027 hier sitzen und ich Ihnen hoffentlich zum dritten Mal dieses Chart zeige und sage, wir haben es geschafft, 2027 zwei Betriebshof fertigzubauen, dann können Sie sehen, was sich da an Strukturen verändert hat, weil das schlichtweg etwas mit einer Stringenz und mit Projektmanagement zu tun hat und mit allen Beteiligten. Ich bin aber sehr guter Dinge. Gerade in der Säntisstraße, haben wir viele Themen gehabt, geht es mit Hochdruck voran, dass wir das auch schaffen.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Ich gehe mal ein Chart weiter. Jetzt kommt für mich ein weiteres ganz entscheidendes Thema. Was haben wir dieses Jahr im Verhältnis zum letzten Jahr an Investitionen geschafft, und zwar sowohl im Bestandsnetz als auch generell? Bei all den Themen, die Sie ansprechen, die man in Einzelthemen runterbrechen kann, geht es um eine Zahl. Deswegen bin ich auch immer ein bisschen zurückhaltend. Klar brauche ich als BVG ganz viel Geld, aber die entscheidende Wahrheit, und die kennen Sie auch, des letzten Jahrzehnts ist, dass auch die BVG es nicht geschafft hat, das Geld, das zur Verfügung stand, auszugeben und umzusetzen. Das hat etwas mit Umsetzungspower, mit Projektmanagement, mit Strukturen, mit Themen, die wir erst mal selber beeinflussen können, zu tun.

Deswegen ist hier so wichtig zu sehen, und ich zeige Ihnen nur die Ist-Zahlen, ich zeige Ihnen keine Planzahlen gerade, sondern im Jahr 2024 sind 371 Millionen Euro für Fahrzeuge und Betriebsanlagen investiert worden, und wir werden eine Steigerung von 60 Prozent in diesem Jahr haben. Ich verrate Ihnen kein Geheimnis. Wir wollen relativ schnell in den nächsten Jahren auf 1 Milliarde Euro kommen, was die Investitionsumsetzung angeht, das heißt, das ist hier nur der erste Schritt. Aber wenn wir jetzt schon nicht bei Bauchgefühlen, sondern bei Zahlen sind, dann sage ich Ihnen einfach: Mit all dem, was wir bisher getan haben, haben wir es geschafft, 60 Prozent mehr an Investitionen dieses Jahr umzusetzen, und das ist eine Gewähr, dass es in die Richtung von 1 Milliarde Euro in den nächsten Jahren gehen wird.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Fokus Fahrgäste und Service: Ich bin bei dem ewigen Thema Sicherheit und Sauberkeit. Das habe ich von Beginn an gesagt. Das ist das, wo ich dann doch ein bisschen hanseatisch ge-

worden bin, dass ich schon finde, und das bestreite ich nicht für die BVG, wir leben hier in einer Stadt, die BVG ist nicht autark, wir haben hier als Stadt ein Thema. Was wir als BVG machen können und was wir machen konnten, ist, dass wir uns dieses Themas so annehmen, dass wir sagen, auch nicht sofort: Ich brauche sofort mehr Geld, sondern: Lasst uns doch mal anschauen, mit welchen Themen wir aus dem, was wir haben, mehr machen können!

Wir haben sowohl mit dem Thema Reinigungsstreife, das wir inzwischen ausgerollt haben, als auch mit dem Musterbahnhof Kotti – – Und ich glaube, Sie können an der U8 und am Kotti sehen, dass wir uns Dinge vornehmen, weil man sagen kann: Wieso ist der Kotti ein Musterbahnhof? – Na ja, wenn Dinge am Kotti funktionieren, dann funktionieren die auch woanders. Wir probieren da gerade ein paar Sachen aus. Aber ich will bei der Reinigungsstreife bleiben. Da ist genau das passiert, Sie erinnern sich. Ich glaube, ich habe es im Januar dargestellt, will es aber noch mal sagen, weil man es immer vergisst. Was machen wir da? – Bei der Reinigungsstreife machen wir genau das, dass wir die Leute, die sowieso tagtäglich auf den Bahnhöfen reinigen, und Leute, die sicherheitstechnisch unterwegs sind, so zusammenfassen, dass sie als Team darüber laufen. Warum haben wir das gemacht? – Weil, egal ob intern oder extern, Reinigungskräfte uns berichtet haben, dass sie sich in viele Ecken selber gar nicht reintrauen, und wenn ich mich da nicht reintraue, dann mache ich da nicht sauber.

Jetzt ist das nicht die einzige Maßnahme, die zu diesen Zahlen, die da unten stehen, geführt hat, aber ich nehme die deswegen, weil das der offizielle Bericht ist. Der kommt jedes Jahr. Das sind keine Zahlen von der BVG, sondern von der Innenbehörde, und Stand dieses Jahr, wir haben die Zahlen veröffentlicht, sind die Straftaten um 17 Prozent zurückgegangen und die Übergriffe, insbesondere auf unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Jeder Übergriff ist einer zu viel, aber wir freuen uns darüber, dass wir einen Rückgang von 41 Prozent haben. Jetzt werden wir danach hier noch ganz oft über Sicherheit und Sauberkeit diskutieren können, und damit bin ich auch noch lange nicht am Ende der Fahnenstange, aber ich will einfach nur dafür werben, diese Zahl nicht nur positiv zur Kenntnis zu nehmen, sondern zu sagen: Alles klar, das geht in die richtige Richtung. – Wir haben auch die Infosäulen, die hatten wir auch schon mal vorgestellt, relativ geräuschlos auf 80 Infosäulen stadtweit ausgerollt, und das wird weitergehen.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Hier stehen jetzt noch ein paar Dinge, die vor allem mit dem Thema Personal zu tun haben. Hier ist mir wichtig, Ihnen zwei Zahlen zu nennen. Das Erste ist, das ist, glaube ich, auch genannt worden, wir haben inzwischen einen Tarifabschluss hinbekommen. Wir sind an verschiedensten Themen intern dran, von Bewerbungsprozessverkürzung, Sie kennen das alle, wenn man sich bewirbt, wie lange das dauert, bis hin zu Themen, die mit der eigentlichen Ausbildung von Fahrerinnen und Fahrern insbesondere zu tun haben, also das Thema Fahrschule, dort Hebel zu bewegen. Das Gute ist, und hier sehen Sie, das ist der zweite Bulletpoint, dass wir bis Ende des dritten Quartals 2025 bereits 1 220 Neueinstellungen, das heißt, 81 Prozent der geplanten Einstellungen schon vollzogen haben. Da rede ich von Einstellungen von Leuten, die da sind, nicht von Zusagen, sondern von Leuten, die Arbeitsverträge unterschrieben haben.

Wir haben, Stand heute, über alles, und jetzt muss man immer ein bisschen gucken, da gibt es ein paar Berufsgruppen, die sind nicht ganz so einfach, und ein paar andere, die sind einfach,

bezogen auf unsere Planung einen weitestgehend ausgeglichenen Personalstand. Das heißt, wir haben weiterhin Herausforderungen an der Stelle, aber ob man will oder nicht, die BVG ist wahnsinnig erfolgreich am Arbeitsmarkt unterwegs, und die BVG ist ein wahnsinnig attraktiver Arbeitgeber, was mit vielen Dingen zu tun hat. Von den 1 220 sind 1 000 Einstellungen, denn darauf liegt der Fokus, im operativen Bereich. Da sind jetzt nicht von 1 220 850 in den Teppichetagen eingestellt worden, sondern 1 000 sind davon in operativen Bereichen, das heißt Fahrerinnen und Fahrer und Werkstätten, tätig.

Auch die Quote der Abgänge, also die, schön neudeutsch, Retention-Quote, ist gesunken, und damit sind wir auch noch nicht zufrieden. Da gibt es auch noch Themen, die man machen kann. Wir haben auch aufgrund der Reorganisation – – Sie kennen das selber, wenn Sie in Unternehmen tätig waren. Reorganisationen sind das beliebteste, was man machen kann. Da gibt es eine große Unruhe. Da müssen wir noch eine Weile durch, aber nichtsdestotrotz ist es aktuell so, Stand heute, dass die Quote derer, die uns nach Einstellung in einem gewissen Zeitraum wieder verlassen, runtergegangen ist.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Jetzt kurz nach vorne geschaut: Wir haben uns eine Strategie gegeben. Wir sind an einer neuen Organisation dran. Wir sind an der Kultur dran. Kultur klingt immer so weich, aber ich habe vorhin über Besetzungen gesprochen. Es gibt diesen schönen Spruch, dass Kultur Strategie und alles Mögliche zum Frühstück frisst, das heißt, wenn das Mindset nicht stimmt, dann bekommen Sie es nicht hin. Deswegen liegt ein Schwerpunkt gerade darauf, und das wird das nächste Jahr auch noch prägen, das Unternehmen dort neu auszurichten, und das geht vor allen Dingen in einem ersten Schritt über die richtigen Führungskräfte, um dann folgende Schrittfolge zu haben.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Ich habe das deswegen noch mal reingenommen. Der Böbbel unten soll Ihnen zeigen, wo wir gerade stehen, nämlich Ende 2025. Wir haben uns vorgenommen, bis Anfang 2028, also Ende 2027 diese Phase „Stabilität vor Wachstum“ zu haben, was nicht heißt, dass wir uns mit Zukunftsthemen nicht beschäftigen, aber in dieser Phase müssen und wollen wir, das kann auch gerne schneller gehen, aber bezogen auf das Angebot, das wir bringen, stabil werden. Danach wird es eine Phase geben, dass die Innovationen, die wir jetzt andenken, Schritt für Schritt für Schritt dann auch ins Leben kommen. Ich sage gleich noch ein paar Sätze dazu, egal ob wir über autonomes Fahren reden, ob wir über Teilautomatisierung des U-Bahn-Systems reden, ob wir über komplett neue Schicht- und Turnussysteme für die Fahrerinnen und Fahrer reden. Das macht deren tägliches Leben aus, wo KI eine ganze Menge helfen kann, weil ich da auf einmal ganz anders in operative Prozesse reinkomme. Diese Themen probieren wir gerade parallel. Die wollen wir dann ausrollen, um dann bis 2035 Berlin, hier steht es so sportlich, zu einem neuen Mobilitätssystem zu bringen.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Ich will Ihnen gleich zeigen, was das heißt, und zwar in einem Zusammenspiel zwischen – – Also ganz klar, Sie haben eine Plattform. Sie werden – ob es da noch Apps gibt, werden wir sehen – irgendwie über ein digitales Gerät, das Sie haben, das buchen können, was Sie wol-

len, und dann ist das Zauberwort Automatisierung, das heißt, wir werden sowohl im Bestandssystem – – Bei der U-Bahn ist es am prädestiniertesten, eine Teilautomatisierung. Wir sind bei der U5 und bei der U8 dran. Ich mache keinen Hehl daraus, dass ich mir das gesamte U-Bahn-System als Teilautomatisierung vorstellen kann. Damit können Sie eine Effizienz im System heben, die Ihnen eine Möglichkeit gibt, bis zu 20 Prozent mehr Kapazität im Bestandsnetz zur Verfügung zu stellen. Das wäre die Zielstellung.

Da brauchen wir noch ein paar Schritte, nicht nur intern, sondern das hat auch ein bisschen was mit Geld und allem möglichen zu tun. Aber ich glaube, so ist die Idee, weil die BVG und Berlin ein grandioses U-Bahn-Netz im Ist haben, fernab von Neubauthemen, und das Thema autonomes Fahren, sowohl auf der ÖPNV-Seite – – Ich bin immer dabei. Sie können gar nicht mehr differenzieren, denn diese autonomen Systeme – – Wir sind hier mit einem Projekt selber unterwegs, parallel zu Hamburg und München. Wir drei Städte haben uns zusammengeschlossen. So ist die Zielstellung. Wenn 2027 die ersten Zulassungen für ein wirklich autonomes Fahrzeug da sind, dann ist das gar keine Differenzierung mehr, ob Sie über einen Bus reden oder ob Sie über einen Pkw reden. Letzten Endes ist das derselbe Stack, den Sie da benutzen, und es ist nur eine Frage des Vehikels.

Das heißt, das Entscheidende ist, dass diese Zulassung, deswegen auch auf Ihre Frage gleich noch mal kommend, was autonomes Fahren angeht – – Stand heute ist es so, dass wir in Deutschland noch nicht ein zugelassenes autonomes Fahrzeug haben. Deswegen wäre meine These immer gerade kein sportlicheres Projekt als das, was parallel in Hamburg und Berlin läuft, weil hier die Zielstellung auch die ist, und hier hat der Bund auch erstmalig beide Projekte parallel gefördert, weil die Zulassungsbehörden genauso in die Lage versetzt werden, und Zielstellung ist, 2027 ein autonomes Fahrzeug zugelassen zu bekommen.

Und dann kann eine Skalierungsphase einsetzen. Das wird die BVG nicht alleine machen können. Das ist möglicherweise auch gar nicht ihr Thema, aber es wird – dafür will ich Sie sensibilisieren, hier reden wir nicht über eine kleine Evolution – eine Revolution für die gesamte Mobilität weltweit werden, denn wenn Sie sich das ansehen, was gerade in China und in den USA auch an Mengen läuft, dann wäre es vermessen, wenn wir uns, erstens, des Themas nicht annehmen, und, zweitens, wird das vehemente Auswirkungen für Großstädte und Metropolräume haben, und zwar nicht nur in Deutschland.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Ich will zum letzten harten Punkt kommen. Ich weiß, dass ich hier im Mobilitätsausschuss bin, aber wir müssen auch über Geld reden, weil sich Stabilität natürlich auch auf eine finanzielle Stabilität bezieht. Ich nehme auch gleich zu der Frage Stellung, wie das nach vorne aussieht, will Sie aber noch mal für Folgendes sensibilisieren: Ende 2023, Wirtschaftsplan und Mittelfristplanung BVG, wäre es so gewesen, wenn wir jetzt hier nicht gegensteuern, wären wir bei minus 112 und minus 236 gelandet. Jetzt steuern wir parallel, Quadratur des Kreises, kaufmännisch – das ist unternehmerisches Tun, also Sie sind nie auf der grünen Wiese – massiv nicht nur gegen, sondern Fokussierung heißt auch: Ich mache nicht mehr alles parallel. Ich versuche, nicht überall für gute Dinge Geld auszugeben, sondern wir fokussieren uns auf die wesentlichen Dinge, und ich träume auch nicht von noch höher, weiter und mehr, weil die letzten fünf Jahre nicht gezeigt haben, dass höher, weiter, mehr dazu geführt hat, dass die Zuverlässigkeit besser geworden ist, dass wir es hier geschafft haben, 2024 mit einem Jahresergebnis von minus 57 eine Verbesserung von 56 Millionen Euro hinzubekommen. Wir werden, Stand heute, auch in diesem Jahr ein Ergebnis in derselben Größenordnung hinbekommen, und das heißt, hier auch noch mal eine deutliche Verbesserung.

Jetzt ist aber die Zielstellung natürlich sowohl der Revision des Verkehrsvertrages als auch die politische und die der BVG ohnehin, ab 2026 die BVG auf eine Null auszusteuern, denn unser Job ist jetzt nicht, ein Ergebnis – – Sie erwarten von uns keine Gewinne. Das wäre, glaube ich, vermessen. Wenn nicht, dann müssen Sie mir das sagen, dann müssen wir ein bisschen anders steuern. Gleichzeitig ist es nicht die Zielstellung der BVG und des Landes, dauerhaft Verluste mit der BVG einzufahren. Ich weiß, die Verhandlungen laufen, die Gespräche laufen hoch und runter, da will ich mich gerade gar nicht einmischen. Ich will nur sagen, wenn das, was ich bisher in den Haushaltsansätzen kenne und sehe, und das, was wir auch benannt haben, und da sind wir in ständigen Gesprächen, so kommt, dann werden wir in der Lage sein, mit all dem, was ich Ihnen gezeigt habe, die BVG auf null auszusteuern und werden sowohl stabil werden können als auch wachsen, das heißt, wenn das so kommt, ist es gut, wenn es nicht so kommt, haben wir ein Thema, und dann müssen wir darüber reden. – Damit sind meine zwei Stunden vorbei.

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Falk, recht herzlichen Dank für diese ausführliche Präsentation und die Erklärungen dazu! – Dann kommen wir jetzt zur Aussprache. Es liegen mir mehrere Wortmeldungen vor: Kollege Schopf, Kollege Kraft, Kollege Wiedenhaupt, Frau Kollegin Hassepaß, Frau Kollegin Kapek und Herr Ronneburg. Wir starten gleich mit dem Kollegen Schopf. – Herr Kollege, bitte schön!

Tino Schopf (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Erst mal ein herzliches Dankeschön auch Ihnen, Herr Falk, für die Präsentation! Mit Blick auf die Uhr will ich es auch wirklich

kurz machen. Ich hatte erst im September, Oktober eine Schriftliche Anfrage, das heißt, ich werde jetzt nicht allzu viele Fragen stellen, aber ich fange mal mit ihrem Leitspruch an: Stabilität vom Wachstum. Ein Thema, das den Ausschuss brennend interessiert, ist unter anderem der 16. Bauabschnitt, und da möchte ich gerne von Ihnen wissen: Wie schätzen Sie die aktuelle Situation am 16. Bauabschnitt ein, und inwieweit zeigen die bisherigen Maßnahmen des Senats denn auch Wirkung?

Daran anschließend habe ich auch eine Frage an den Senat, denn aktuell sieht es nicht so gut aus. Die Herbstferien sind seit Montag beendet. Mich würde einfach mal interessieren: Wie bewertet der Senat seine eigenen Maßnahmen, gerade auch in Hinblick darauf, dass wir aktuell im Busbetrieb zum Teil bis zu 50 Minuten Verspätung einfahren? Da würde mich interessieren: Wie bewertet der Senat diese Situation, und was muss eigentlich passieren, damit endlich die richtigen Entscheidungen getroffen werden? Dementsprechend möchte ich auch gerne wissen, weil wir immer noch bei Stabilität sind, dazu gehört für mich auch das Thema Vorrang für den ÖPNV. Das sind die Lichtsignalanlagen. Das sind die Bussonderfahrstreifen. Da würde mich ebenfalls interessieren: Seit dem 1. April ist die Verwaltungsvorschrift zur StVO angepasst. Wo, bitte schön, lieber Senat, sind die Bussonderfahrstreifen? Mir ist bekannt, dass es dort immer wieder Gespräche mit der BVG gibt. Ich glaube, es gibt auch eine sogenannte Taskforce. Mich würde interessieren: Welche konkreten Maßnahmen sieht der Senat vor, damit wir unser Unternehmen BVG auch wirklich in die richtige Spur bringen? Aktuell, auch das geht aus einer schriftlichen Antwort des Senats hervor, schmeißen wir 5 Millionen Euro jährlich aus dem Fenster, weil wir unsere BVG, unsere Verkehrsbetriebe nicht schnell genug voranbringen, was das Thema Lichtsignalanlagen und Bussonderfahrstreifen anbelangt.

Herr Falk! Zum Urbanliner hatten Sie etwas gesagt. Vielleicht hatten Sie auch gesagt, wann der Urbanliner kommt. Ich nehme da unterschiedliche Termine, Starttermine wahr. Einmal war die Rede von November noch in diesem Jahr. Jetzt sagten Sie aber, wenn ich Sie richtig verstanden habe, dann doch erst Anfang 2026. Da hätte ich ganz gerne noch mal gewusst, wann denn mit einem Start auf der M4 zu rechnen ist.

Dann erwähnten Sie in Ihrer Präsentation, gleich die erste oder zweite Seite war es, drei Schwerpunkte mit immensen Herausforderungen. Das sind die Fahrgäste, das Team BVG und die Infrastruktur. Da bleibe ich doch mal beim Team BVG, denn aus der Antwort auf die Schriftliche Anfrage ergeben sich für mich ein paar Nachfragen, und zwar zum einen die Kündigungsgründe. Die BVG erfasst keine Gründe für die arbeitnehmerseitigen Kündigungen. Warum eigentlich nicht? Inwiefern ist geplant, diese Wissenslücke, die es dann gibt, durch zum Beispiel freiwillige Austrittsgespräche zu schließen?

Anderer Punkt: Ausbildungsabbrüche. Allein in diesem Jahr wurden bis Ende August bereits 160 Ausbildungsabbrüche verzeichnet. Das ist aus meiner Sicht eine auffällig hohe Zahl im Vergleich zu den Vorjahren. Wir hatten 2023 102 und 2024 143 Ausbildungsabbrüche, und jetzt sind es 160. Da interessiert mich natürlich: Woran scheitern die meisten Fahrschülerinnen und Fahrschüler, und was wird konkret gegen diese Entwicklung unternommen?

Das Thema Zuverlässigkeit der U-Bahn haben Sie erwähnt. Es ist natürlich erfreulich, dass wir aktuell, sagten Sie, eine Zuverlässigkeit von 96,9 Prozent haben. Das finde ich gut. Im August waren wir noch bei 93,7 Prozent, das heißt, die neuen Fahrzeuge entfalten hier bereits eine Wirkung.

Nächstes Thema: Übernahme nach Ausbildung. Wie viele Auszubildende im Fahrdienst werden tatsächlich übernommen, und wie hoch ist die Quote im Vergleich zu anderen Verkehrsunternehmen in Deutschland? – Krankenstand: Der Krankenstand im Fahrdienst liegt bei rund 12 Prozent. Welche konkreten Maßnahmen plant die BVG, um die Belastung der Beschäftigten zu reduzieren, zum Beispiel durch Gesundheitsprogramme, Ergonomie, Schichtplanung et cetera pp.? Wenn Sie dazu noch mal ausführen könnten, wäre es gut.

Personalplanung bis 2030: Aus der Antwort geht hervor, Sie sprechen hier von 1 500 Neueinstellungen pro Jahr. Wie setzt sich dieser Bedarf konkret zusammen, und in welchen konkreten Betriebsbereichen drohen aus Ihrer Sicht die größten Engpässe?

Die letzte Frage zum Arbeitszeitmodell und zur Vier-Tage-Woche im Busbereich: Turnusmodelle, neue Turnusmodelle, und die BVG prüft eine Vier-Tage-Woche. Welche Erfahrungen liegen hier aktuell vor, und ist das Konzept auf andere Bereiche der BVG übertragbar? Das wäre es. – Danke!

Vorsitzender Lars Bocian: Ich erinnere kurz an unsere Drei-Minuten-Regel. – Als Nächster hat Herr Kraft das Wort.

Johannes Kraft (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Wenn der Kollege Schopf seinen Wortbeitrag beginnt mit: Ich kann es mal kurz machen, dann ist immer Achtung angesagt, aber Sie neigen ja auch dankensweiterweise zur Vollständigkeit.

Zur Sache: Herr Falk! Als Sie im Januar hier waren, haben Sie zumindest bei uns und bei mir große Erwartungen geweckt, und nach nun fast einem Jahr kann ich sagen, Sie haben einen sehr großen Teil dieser Erwartungen mit Ihrem Team auch erfüllen können. Dafür und für Ihr Engagement herzlichen Dank! Das, was wir gesehen haben, finde ich schon beeindruckend, in den Zahlen, in den Fakten, die Sie da vorgetragen haben. Das vielleicht vorweg!

Ich hätte ein paar inhaltliche Fragen zu dem, was Sie präsentiert haben. Kollege Schopf hat die Urbanliner angesprochen. Die 60-Meter-Fahrzeuge stehen hier auch unter einem Tagesordnungspunkt auf der Agenda. Was ich mich in dem Zusammenhang immer gefragt habe, ist: Gibt es Notwendigkeiten, und wenn ja, in welchem Umfang, für bauliche Maßnahmen, die dadurch bedingt sind, dass die Fahrzeuge jetzt länger werden? Es können beispielsweise Kurvenradien sein. Es können Haltestellen sein, es können aber auch beispielsweise Vorrangschaltungen für Lichtsignalanlagen sein, denn ein 60-Meter-Fahrzeug braucht bei gleicher Geschwindigkeit länger, um eine bestimmte Strecke zurückzulegen als ein kürzeres Fahrzeug. Das würde mich mal interessieren. Kommt da im Zweifel noch etwas auf uns zu? Damit verbunden die Frage: Sind denn die Urbanliner beziehungsweise die 60-Meter-Fahrzeuge auch auf allen Linien theoretisch einsetzbar, oder gibt es da Einschränkungen jetzt aus rein baulichen Gründen?

Die zweite Frage bezieht sich auf den Bereich Personal. Sie haben gesagt, wenn ich die Zahlen richtig erinnere, 1 220 Einstellungen bis Q3 2025, davon 1 000 im operativen Bereich, macht 220 im nicht operativen Bereich. Sie haben es so schön „Teppichetage“ genannt. Wenn ich das mal ins Verhältnis setze, dann sind das 18 Prozent. Entsprechen diese 18 Prozent tat-

sächlich auch dem Verhältnis im Bestand der Mitarbeiterschaft? Haben Sie sozusagen 18 Prozent im nicht operativen Bereich und dann 72 Prozent im operativen Bereich?

Das Thema ÖPNV-Beschleunigung ist eines, das uns sehr beschäftigt. Ihnen wird sicherlich nicht entgangen sein, dass diese Koalition natürlich unter Mitwirkung der Senatsverwaltung sehr intensiv daran arbeitet, Baustellen in dieser Stadt deutlich besser zu koordinieren. Es kann vermutlich nur so ein Fingertipp-Feeling sein, aber haben Sie ein Gefühl dafür, was die BVG an Effizienzgewinnen hätte, allein dadurch, dass Baustellen besser aufeinander abgestimmt sind, sowohl zeitlich als auch räumlich?

Die letzte Frage bezieht sich auf Ihre vorletzte Folie. Da hatten Sie auf der Abszisse die Zeitschiene dargestellt, und dann so eine quadratische Punktion gemacht mit „Stabilität vor Wachstum“, und dann geht es irgendwie ein bisschen weiter. Ich habe mir die Frage gestellt: Wo auf diesem Chart finde ich dann tatsächlich Neubau? Nicht falsch verstehen, wir unterstützen Ihren Ansatz „Stabilität vor Wachstum“, weil wir ihn für notwendig halten, absolut, aber wir stehen in dieser Stadt vor großen Herausforderungen. 24 neue Stadtquartiere, die im Wesentlichen nicht vernünftig, nicht hinreichend mit dem ÖPNV erschlossen sind. Da wird die BVG einen Beitrag leisten müssen, das heißt, es wird einen Ausbau geben müssen, und da ist nicht 2035 oder 2045 der Baubeginn geplant, sondern da gibt es Stadtquartiere, die sollen in ein, zwei Jahren bereits in der Entstehung sein. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Dann hat jetzt der Kollege Wiedenhaupt das Wort.

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Danke, Herr Vorsitzender! – Auch herzlichen Dank, Herr Falk, für die Ausführungen! Ich freue mich immer, dass Sie immer so viele Zahlen mitbringen. Es ist immer äußerst interessant, Ihre Charts hier zu sehen. Ich möchte deshalb mit einer kleinen technischen Frage anfangen zur Zuverlässigkeit Bus. Diese Zahl 98,9 entspricht genau dem Gegenteil dessen, was alle Busfahrer wahrnehmen. Deshalb die Frage: Wie wird denn das technisch eigentlich gemessen bei den Bussen, was die Zuverlässigkeit angeht? Ich habe leider Gottes das Vergnügen, oft mit dem 222er in Lübars fahren zu müssen. Das ist in der Tat eine schwierige Station, denn manchmal fahren die Busse ins Dorf hinein, manchmal biegen sie vorher ab und manchmal fahren sie ins Märkische Viertel, und man kann sich darauf verlassen, dass die Hälfte der Busfahrer nicht weiß, wo sie gerade hin sollte. Da wurde mir erzählt, das hält man nicht fest bei der BVG. Das erkennt man nicht, wenn ein Busfahrer dort falsch fährt. Deshalb würde mich technisch interessieren: Wie wird Zuverlässigkeit bei Bussen technisch gemessen?

Sie haben sehr überzeugend dargestellt, wie viel neue Fahrzeuge kommen, eingeflottet werden, was das für eine Leistung darstellt. Mich würde in dem Zusammenhang mal die Nettozahl interessieren. Wir bekommen die neuen Fahrzeuge, aber es werden ja auch alte ausgemustert. Wo ist dann das Nettoplus am Ende des Tages, wenn ich die Ausgemusterten abziehe von dem, was ich neu einflotte? Denn das ist im Endeffekt für den Fahrgast das Entscheidende: Gibt es wirklich mehr Fahrzeuge, oder gibt es nur schönere Fahrzeuge oder eventuell technisch zuverlässigere Fahrzeuge?

Sie haben das Thema U5, U8 angesprochen, was die Digitalisierung angeht. Wir haben es sehr kritisiert, dass allein die Digitalisierung dieser beiden Linien bis 2035 im Endeffekt dauert. Sie sagten selber: Ja, es wäre wünschenswert, das überall zu haben. – Wenn ich jetzt den

Zeitkorridor U5, U8 nehme, dann würde ich fürs gesamte Netz bei 2055, 2065 landen. Gibt es bei Ihnen Pläne, das jetzt irgendwie anders zu organisieren, zu strukturieren, dass wir mit dieser Digitalisierung weiterkommen? Im Zusammenhang mit Digitalisierung würde das 20 Prozent mehr Beförderungsleistung bedeuten, war zu lesen, maximal. Haben Sie dafür das Personal und auch die Fahrzeuge, das rollende Material, um dann diese 20 Prozent mehr bedienen zu können? 20 Prozent mehr ist eine schöne Zahl, aber wir müssten dann bis 2035 zumindest auf diesen beiden Linien entsprechend mehr Personal und Material haben.

Zu den 60-Meter-Straßenbahnen: Sie haben die Schwierigkeiten, die schon mit dem Urbanliner bestehen, angesprochen. Ist es denn aus Ihrer Sicht überhaupt realistisch, von der Schwere, von den Ausmaßen her, 60-Meter-Straßenbahnen auf die Straße zu bringen? Ist das vielleicht ein Nischenprodukt, das man nur in bestimmten Linien anbringen kann oder sollte, oder ist der Weg eigentlich ein anderer, dass man nicht auf diese maximal langen Straßenbahnen gehen sollte? Das war es erst mal.

Vorsitzender Lars Bocian: Wir machen mit der Kollegin Hassepaß weiter. – Bitte schön, Frau Kollegin!

Oda Hassepaß (GRÜNE): Herzlichen Dank, für Ihre Ausführungen hier! – Ich möchte mich bei allen gleich anschließen, aber zuerst einmal ganz kurz auch noch etwas loben, was Sie nicht erwähnt haben, und zwar sind das die Durchsagen, die jetzt wirklich verstärkt eingesetzt werden. Das ist eine Förderung nicht nur der Kultur der Mitarbeitenden, sondern auch der Kultur der Mitfahrenden. Ich habe schon das Gefühl, ich fahre wirklich viel Tram und Bus, dass das auch einen Unterschied macht, wenn darauf hingewiesen wird, dass man sich umgucken soll, ob noch ein Platz ist. Jetzt gibt es neu: Berlin ist hart, aber herzlich und so weiter. Wir kommen da gut zusammen durch. – Das finde ich gut, und das können Sie gerne noch weiterführen.

Zum Sicherheitsgefühl: Ich glaube, diese Sicherheitstruppen sind schon eine gute, richtige Richtung, wenngleich es auch, wie Sie vorgestellt hatten, relativ kostenintensiv ist, das auf allen Linien umzusetzen. Es ist durch viele Abfragen auch belegt, dass die Tram als besonders sicher wahrgenommen wird, weil man einen guten Zugang zu den Zugführerinnen und Zugführern hat, weil es ein Wagen ist und oberirdisch und so weiter. Die Förderung insbesondere der Tram und die neue Strategie auch der Trambetriebshöfe würde mich noch mal interessieren, auch der Betriebshof in Weißensee. Wir haben in Pankow besonders viele Tramlinien und auch den Bedarf des Ausbaus von mehr Tramlinien. Da wüssten wir gerne: Was ist die Strategie der Trambetriebshöfe und auch der Urbanliner? Das wurde aber hier auch schon gefragt.

Zum zweiten Punkt, wir hatten es schon mal abgefragt: Die Vorrangschaltung. Herr Schopf hatte jetzt vom Bus gesprochen. Ich würde noch mal konkret zur Tram fragen. Es wurde uns da ein Zehn-Punkte-Plan versprochen. Inwieweit ist der abgearbeitet? Was ist damit passiert? Hat sich da schon etwas verändert?

Dann eine andere Frage: Wenn wir Projekte planen, wo die BVG miteingebunden ist, also wenn es heißt, wir müssen bei der BVG erst mal nachfragen, dann muss möglicherweise noch ein Bushäuschen umgesetzt oder eine Wendeschleife festgelegt werden, dann weiß man eigentlich im Bezirk schon: Das wird nie etwas. Das wird in den nächsten zehn Jahren nichts. –

Gibt es da auch eine Möglichkeit, die Prozesse möglicherweise intern zu beschleunigen, damit man dann schneller eine Entscheidung finden kann, wie man auch mit anderen – – Man möchte zum Beispiel einen Radweg bauen, und die BVG muss aber noch gefragt werden, wo dann das Bushäuschen hinkommt, und dann weiß man, okay, das dauert jetzt ewig. Es wäre toll, wenn das beschleunigt werden könnte.

Dann noch eine konkrete Nachfrage: Sie haben gesagt, wir träumen jetzt nicht mehr von höher, weiter, mehr. Sind also solche Aussagen zur Schwebebahn oder zur U0 damit endgültig ad acta gelegt für die nächsten Jahre, oder stehen Sie dazu, dass einige aus diesem Ausschuss dann doch noch weiter träumen, auch wenn es finanziell möglicherweise nicht hinterlegt ist? – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Dann ist gleich die Fraktionskollegin Kapek dran. – Bitte schön!

Antje Kapek (GRÜNE): Danke schön! – Ich musste gerade ein bisschen lachen, als Sie das mit der App vorgestellt haben, denn als ich gerade frisch gewählte Fraktionsvorsitzende 2012, also vor Urzeiten, war, haben wir eine Fraktionsklausur in Brandenburg gemacht, haben damals Frau Nikutta, Ihre Vorvorgängerin, und Frau Henckel vom VBB eingeladen und haben gesagt, wir brauchten so eine App, alles aus einer Hand, womit man am besten noch bezahlen kann. Da haben beide gesagt: So ein Quatsch, das geht gar nicht. – Ich finde es so toll, dass das heute nicht nur möglich ist, sondern dass Sie daran auch arbeiten. An der Stelle muss ich auch mal sagen, ich freue mich, dass Herr Tjarks an dieser Stelle überall einen positiven Miteinfluss nimmt. Ich bin, so wie alle anderen hier, auch ein großer Fan.

Vielleicht zwei, drei ganz kleine Zwischenpunkte: Erstens zu den Zahlen der Kriminalität. Es stimmt, was Sie gesagt haben, solange man nicht auf die Zahlen sexualisierte Gewalt guckt. Die sind leider gestiegen, auch in dem Bericht, den die BVG vorgestellt hat. Das heißt, hier haben wir nach wie vor ein Thema, und ich glaube, darüber müssen wir auch noch mal reden.

Zweitens: Werkstättenkonzept. Ich finde es bewundernswert, in welchem rasenden Tempo die Säntisstraße vorangeht. Ich fahre da einmal die Woche vorbei. Das ist der Hammer. Aber die Frage: Was ist denn eigentlich mit der U-Bahn? – bleibt natürlich trotzdem bestehen. Es ist schön, wenn der Waisentunnel angegangen wird, aber wir brauchen mehr Werkstätten. Es ist völlig unklar, welche Standorte angepeilt werden, ob es einen Finanzierungsplan oder Umsetzungsplan dafür gibt. Vielleicht können Sie etwas dazu sagen.

Dann noch, weil es so aktuell ist und ich es einfach nicht verstehe: Gleisdreieck. Warum brauchen wir da ein Planfeststellungsverfahren, obwohl es doch eigentlich nur ein Ersatzneubau ist? Das erschließt sich mir rein rechtlich nicht. Vielleicht kann das auch jemand vom Senat beantworten, denn das führt natürlich zu erheblichen Zeitverzögerungen und eventuell sogar zum Klagerisiko. Auch hier stellt sich die Frage, ob das wirklich zu einer Totalsperrung führen muss oder ob man nicht darüber reden kann, dass das Gleis Bülowstraße angebunden wird und man dann zumindest einspurig eine Art Ersatzverkehr gewährleisten kann.

Ich habe jetzt leider noch zwei, drei Einzelthemen. Zur U6 gab es leider auch aktuelle Berichterstattungen, dass man doch hier mit erheblichen Verzögerungen rechnen muss. Das ist natürlich alles blöd, aber da interessiert uns vor allem der Stand der Dinge und wann man mit einer Wiedereröffnung rechnen kann.

Jetzt komme ich zu den allgemeinen Fragen. Das Busangebot ist seit zwei oder drei Jahren nicht auf dem im Verkehrsvertrag vereinbarten Stand dessen, was eigentlich angeboten werden müsste, und wir wissen, woran das liegt. Das eine ist das Personalthema. Wir wissen aber auch, dass es an der Verkehrslage liegt. 50 Minuten Verspätung über den gesamten Tag ist an der Elsenbrücke fast noch ein traumhafter Zustand. Manche Buslinien fahren da über den gesamten Tag verteilt fast gar nicht oder nur superunregelmäßig und nicht mal alle 50 Minuten. Das führt natürlich auch zu einem erheblichen Personalmehrbedarf, mal abgesehen von dem ganzen Stress, den das auslöst, und das hat auch Konsequenzen für das Personalmanagement. Hier vielleicht allgemein gefragt: Wann glauben Sie im Sinne der Stabilitätskurve, dass Sie das im Verkehrsvertrag vereinbarte Busangebot wieder auf 100 Prozent anbieten können?

Zweitens – das Mobilitätskonzept 2035, das in Ihrer Kurve eher am Ende als Ziel beschrieben wird: Wann werden Sie das denn vorstellen? Wann wissen wir, wie das genau aussieht? Und wenn wir vielleicht den Bogen zur Revision vom Verkehrsvertrag ziehen können: Es ist natürlich gut, dass die BVG weniger Miese macht, als noch 2023 prognostiziert, aber in Ihrem Geschäftsbericht, der, glaube ich, Anfang des Jahres im Beteiligungsausschuss vorgestellt wurde, spricht die BVG selbst von einem erheblichen finanziellen Risiko, wenn der versprochene Aufwuchs im Rahmen der Revision des Verkehrsvertrages so nicht kommen sollte. Insofern die Frage: Habe ich Sie richtig verstanden, dass Sie da sehr optimistisch sind, dass dieses Versprechen doch eingelöst wird, und vor allem, wann wird der Abschluss der Revision erfolgen?

Jetzt nur noch zwei kurze Fragen zum Personal – erstens: Sind Sie in der Lage, die Vereinbarungen, die im Rahmen der Tarifverhandlungen geschlossen wurden, tatsächlich zu 100 Prozent zu erfüllen, und wenn ja, wann? – Zweitens: Wie leisten Sie Vorsorge für die im nächsten Jahr wieder anstehenden Manteltarifverhandlungen? Die Stimmung war schon zu den Tarifverhandlungen nicht so supergut. Wir können damit rechnen, dass es nächstes Jahr auch wieder zu Unruhe führen wird. Damit wäre ich durch. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Ich will wiederholt an unsere Drei-Minuten-Regel erinnern. Uns läuft sonst die Zeit davon. – Kollege Ronneburg, bitte schön!

Kristian Ronneburg (LINKE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank, Herr Falk, für die Statements, für die Folien! Ich möchte meine Frage erst mal mit etwas völlig anderem beginnen, was die Kollegen noch nicht abgefragt haben, und zwar, wenn der Fahrgast im Mittelpunkt steht, müssen wir an alle Fahrgäste denken. Da würde ich Sie am Anfang darum bitten wollen, in der Antwortrunde ein paar Sätze zum Thema Barrierefreiheit zu verlieren und wie Sie gedenken, mit diesen Alltagsproblemen, die wir hier alle kennen aus der eigenen Anschauung, aus der eigenen Betroffenheit möglicherweise, umzugehen und welche Antwort die BVG darauf hat. Es ist immer wieder, auch bei der S-Bahn, aber Sie sind heute hier, ein Thema. – Zur Verfügbarkeit von Aufzügen wäre die Frage, ob die BVG dort eine Strategie hat, hier zu einer besseren Zuverlässigkeit zu kommen, und das ist dann eigentlich eine Frage, die sich an den Senat richtet, wie weit wir jetzt genau sind ab dem 1. Januar mit dem eigentlichen sozialen Wegfall von Muva in ein neues Konzept zu einer alternativen barrierefreien Beförderung zu kommen, wie gut aufgestellt Sie sich da aktuell sehen.

Ich möchte aber noch mal zu dem Betrieb kommen und noch mal anerkennen beziehungsweise herausstreichen: Sie schreiben, der neue Tarifabschluss hat gewirkt, und ich denke, das ist natürlich ein tolles Verdienst, dass das so am Ende dann auch geklappt hat. Ich darf auch mal daran erinnern, dass wir hierzu natürlich auch einige Auseinandersetzungen hatten, aber wenn ich Ihre Folien richtig gedeutet habe, hat dieser Tarifabschluss auch seine positiven Auswirkungen darauf gehabt, dass die BVG entsprechend das notwendige Personal halten und jetzt auch anwerben kann. Nichtsdestotrotz hätte mich interessiert, ob Sie etwas zu der Entwicklung des Krankenstandes sagen können, oder ob Sie sagen können, wie sich der Tarifabschluss auch auf das Thema Krankenquote, Krankenstand bei der BVG entwickelt hat und wie weit Sie bei der Umsetzung des neuen Tarifvertrages sind. – Der Schichtplan ist, glaube ich, das Thema. Flexibilität der Arbeitszeiten finden wir eigentlich ein sehr spannendes Thema. Wenn Sie da vielleicht noch mal ein, zwei Sätze verlieren könnten, wo wir da stehen, was Sie sich davon erhoffen und wie die Umsetzung anläuft, wäre das ganz toll.

Genauso interessiert uns auch die Frage über die Bereiche Bus und Straßenbahn hinweg, wann wir denn wieder zum Normalfahrplan kommen werden. Es ist natürlich schon anerkennenswert, was Sie bereits getan haben, am Ende müssen wir aber auch zu einem Pfad kommen, wo wir es dann irgendwann auch mal konkret machen können, um sagen zu können, wir fahren jetzt wieder das, was der Aufgabenträger bestellt hat.

Das bringt mich zu der Frage Personal. Es schwingt immer durch, dass es immer schwieriger wird, das notwendige Personal zu finden. Wie schaffen Sie es, oder wie können wir es gemeinsam schaffen? Was erhoffen Sie sich von der Politik, um entsprechend dafür Sorge zu tragen, dass wir auch in den kommenden Jahren dort optimale Ergebnisse erzielen und wie wir es vor allem auch vermeiden können, dass es zu Qualitätsverlusten kommt. Das ist natürlich immer so ein Abwägen. Dazu würde mich noch mal ein Statement interessieren, wo Sie eigentlich auch aktuell die schwierigsten Einstellungshemmnisse sehen.

Mich hätte noch mal interessiert, das ist, glaube ich, noch nicht als Frage aufgetaucht: Was macht eigentlich das neue angekündigte Betriebsleitsystem? Das möchte ich gerne noch mal abfragen. Und wo wir gerade bei der Straßenbahn waren: Wenn ich es richtig interpretiere, geht es an sich nicht um die Schwere der neuen Fahrzeuge, sondern um die Achslast. Ist das jetzt ein Thema, das Sie durch diese – ich glaube, das stand in der Berliner Zeitung – Tempobeschränkungen lösen werden? Ist das zutreffend?

Neubau ist natürlich weiterhin ein wichtiges Thema. Ich will es trotzdem hier auch noch mal adressieren. Das haben einige Kollegen auch kurz gestreift. Ich bitte Sie darum, uns ein Update zu geben. Ich interessiere mich aktuell brennend für ein Update zu den Straßenbahnausbauplänen Ostkreuz und Mahlsdorf, weil uns im November auch kommuniziert worden ist, dass dann die überarbeiteten Planunterlagen vorliegen und wir eigentlich in das Planfeststellungsverfahren gehen können.

Mich würde auch noch mal interessieren, wie Sie aktuell vor allem die Personallage im U-Bahn-Bereich ansehen, für mich macht es den Eindruck, dass wir langsam vom Bus rüber zur U-Bahn wandern, was die Personalherausforderungen angeht, wie Sie das adressieren und den Betrieb optimal darauf einstellen können, das Personal weiter zu qualifizieren und zu halten.

Ich glaube, man kann anerkennen, die Bestellung der neuen U-Bahn-Wagen vom Vorgängersenat war eine sehr richtige Entscheidung, und es freut uns, dass das jetzt auch entsprechend zu Ergebnissen führt.

Lassen Sie mich mit zwei Fragen enden! Können Sie bestätigen, dass Sie die Straßenbahnneubaustrecken künftig auch vom Tochterunternehmen BVG Projekt GmbH planen lassen wollen, also dass Sie die entsprechende Abteilung bei sich, bei der Straßenbahn auflösen möchten und in die Instandhaltung der Bestandsinfrastruktur stecken wollen? Das wäre interessant. Ich darf vielleicht kurz insofern ein wenig polemisch enden: Wie verträgt sich eigentlich Ihre Strategie mit den übergeordneten Plänen des Senats, in elf Jahren hier Olympische Spiele veranstalten zu wollen, was ein erhebliches Mobilitätsbedürfnis in dieser Stadt erzeugen wird? – Mit dieser Frage möchte ich enden und bedanke mich.

Vorsitzender Lars Bocian: Über sechs Minuten, Herr Kollege Ronneburg, Rekord heute! – Ganz kurz Herr Wiedenhaupt mit seiner Anschlussfrage, und dann gehen wir in die Beantwortung.

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Ich hatte etwas vergessen. – Sie hatten ausgeführt, dass Sie mit der Finanzierung eigentlich zufrieden sind und, wenn es so käme, wie im Haushaltsplan dargestellt, all das, was Sie dargestellt haben, funktionieren kann. Das hat mich insofern erstaunt, als dass wir im Haushaltsplan nicht wirklich gesehen haben, dass dem ÖPNV mehr Geld gegeben, sondern auf alternative Finanzierungsformen gesetzt wird. Deshalb noch mal die Nachfrage zum Thema: Gehen Sie wirklich davon aus, dass Sie auch mit der Belastung, Ihre eigenen Pläne selbst zu finanzieren, auskommen werden, oder brauchte es doch mehr Geld von staatlicher Seite?

Eine Abschlussfrage: Wir konnten den Medien entnehmen, dass ein Fahrgast in der U-Bahn, weil seine App keinen Kontakt nach außen hatte, seinen Fahrschein nicht vorzeigen konnte, und als er ihn dann draußen im Bahnhof vorgezeigt hat, hieß es: Na, nun ist es aber zu spät,

denn du hättest ihn bei der Kontrolle vorzeigen müssen. – Ist die Problematik seitens der BVG jetzt mal angegangen worden: Ich habe meinen Fahrschein auf dem Handy, habe aber keinen Empfang und kann ihn nicht vorzeigen, aber im nächsten Bahnhof nachzeigen und möchte kein Strafgeld dafür zahlen. Ist das ein Thema im Hause, das im Moment bearbeitet wird?

Vorsitzender Lars Bocian: Der Kollege Kraft hat sich noch mal gemeldet. – Bitte schön, Herr Kollege!

Johannes Kraft (CDU): Vielen Dank! – Ich möchte darauf doch noch mal reagieren, denn dieses Märchen wird – – Ich weiß nicht, woher Sie es haben, Herr Wiedenhaupt. Es gab eine Zeitung, die hat den Haushaltsplan nicht lesen können. Dass weniger in den ÖPNV investiert wird als in den Vorgängerjahren ist schlicht falsch. Gucken Sie in den Haushalt! Wenn Sie die BVG-Titel zusammenziehen, es sind zehn Stück an der Zahl, haben Sie einen Aufwuchs im Vergleich 2024/25 zu 2026/27 von 385 Millionen Euro. 385 Millionen Euro in zwei Jahren ist mehr und nicht weniger als vorher.

Vorsitzender Lars Bocian: Damit haben sich jetzt die Wortmeldungen erschöpft, und ich schließe die Redeliste und gehe in die Beantwortung. Zuerst natürlich unser Gast, Herr Falk, und danach haben wir die Senatsverwaltung. – Bitte schön, Sie haben das Wort, Herr Falk!

Henrik Falk (BVG): Wie lange habe ich Zeit? Drei Minuten?

Vorsitzender Lars Bocian: Sie haben so viel Zeit, wie Sie brauchen, um alle Fragen zu beantworten. Das ist schon in Ordnung. Wir haben trotzdem noch einen Tagesordnungspunkt heute. Es wird ein bisschen knapp mit der Zeit, aber ich glaube, es ist wichtig, was Sie zu sagen haben, und alle hören Ihnen zu.

Henrik Falk (BVG): Vielen Dank! – Ich würde mal versuchen durchzurattern. Das Schwierige ist immer, dass man die letzten Fragen am meisten im Kopf hat. Ich renne mal schnell ein paar Themen durch. Ich bleibe kurz bei der App-Frage. – Nein, ich will mit der Polemik anfangen. Jetzt tuschelt der Kollege gerade. Da warte ich kurz. – Ich antworte gleich, und zwar nicht polemisch zurück. Olympische Spiele bekommen wir allemal hin. Damit habe ich überhaupt kein Problem, wenn Sie sich ansehen, wie wir Fußball-WMs, Fußball-EMs et cetera machen, die sind nicht minder kleiner als das, was wir da vorhaben, auch in elf Jahren. Das beantwortet auch gleich die CBTC-Frage. Wir gucken uns das gerade an, und ja, es würde eine Menge in der Vorgehensweise ändern, und es wird auf keinen Fall bis 2055 dauern dürfen, sondern ich würde sagen, es würde realistisch sein, in einem Zeithorizont von 15 bis 20 Jahren das komplette U-Bahnnetz umzustellen, was es, glaube ich, sehr attraktiv macht, auch im Vergleich, wenn man sich Neubaumaßnahmen ansieht.

Das führt mich gleich dazu, dass alles, was ich hier vorgestellt habe, nicht – das ist auch auf ein paar Charts drauf, aber das ist noch mal erläuternd – sagen sollte, deswegen das noch mal explizit gesagt: Wir sind an den Neubauthemen parallel dran. Ich habe die U-Bahn benannt, also das Thema U3, U7 und U8 wird mit Hochdruck – – Auf die haben wir uns committet, auf die haben wir uns festgelegt, und zwar nicht nur wir als BVG, sondern auch die Landesseite. Die treiben wir voran. Da gibt es unterschiedliche Stände. Deswegen will ich jetzt im Detail nicht darauf eingehen.

Genauso ist es bei der Straßenbahn. Es gibt einen Lenkungskreis, der findet viermal im Jahr statt, wo sowohl die Senatorin als auch ich mit am Tisch sitze. Den haben wir insofern etabliert, weil es auch darum geht, die Themen verbindlich durchzuarbeiten und diese Liste, ich meine, da sind zehn Straßenbahnmaßnahmen drauf, wo wir jetzt auch eine Priorisierung für uns festgelegt haben, können wir gerne noch mal nachreichen. Da will ich jetzt auch nicht ins Detail gehen, denn es gibt unterschiedlichste Stände dazu. Aber auch das Thema Straßenbahnneubau ist ein Thema und wird auch weiter ein Thema sein. Also sehen Sie es mir nach, dass ich hier nicht zu internen Strukturierungsthemen Stellung nehme, sondern wer jemals geglaubt hat, dass die BVG aufhört, sich für Straßenbahnneubau zu interessieren, dem kann ich nur sagen, das wird nicht passieren. Wir haben ein Interesse daran, und es geht nach vorne eher darum, es so zu organisieren, dass ein bisschen mehr passiert als in den letzten Jahren.

Der Kontrollvorgang, der mir nicht aus dem Kopf geht, ist natürlich ein Thema, und ich will mich noch mal schützend vor all unsere Kontrolleure stellen. Ausnahmen bestätigen die Regel, aber in der Regel haben wir einen super Prozess. Auch gerade in dem Fall, den Sie gerade genannt haben, gibt es bei 99 Prozent eine Kulanz. Dann geht es gar nicht hinterher. Spätestens gibt es die Kulanz, wenn Sie bei uns im Center sind und alles zeigen: Alles klar, ich hatte einen Fahrschein. – Dann müssen Sie in der Regel da gar nichts – – Deswegen, Ausnahmen bestätigen manchmal die Regel, aber das ist eigentlich kein Thema.

Dann war die Frage zu konkreten Verbesserungen im Hinblick auf – – Also Stabilität heißt erst mal, dass wir das Angebot, das wir haben, in einer hohen Stabilität bringen. Deswegen geht es jetzt vorrangig gar nicht um Leistungserweiterung. Ich will das auch noch mal sagen. Da bin ich jetzt mal in dem Scope der nächsten zwei Jahre. Wir arbeiten uns da von Doppelhaushalt zu Doppelhaushalt vor, denn es gibt da einen Bestell- und Abbestellmechanismus. Der entscheidende Fakt, deswegen will ich das noch mal nehmen, den habe ich jetzt hier nicht draufgeschrieben, ist, wir haben uns schon festgelegt, dass wir bei der U2 ab Januar wieder einen Vier-Minuten-Takt anbieten werden, das heißt, da gibt es eine konkrete Maßnahme. Da sind wir kurzfristig seit einem Dreivierteljahr auf viereinhalb Minuten runtergegangen, das heißt, das wird die erste Linie sein, wo wir konkret wieder zum alten Fahrplan zurückkehren, und das werden wir auch schaffen.

Zum Bus waren eine Menge Fragen. Ich will beim Bus noch mal auf zwei Themen hinweisen: Das eine ist das Thema Infrastruktur. Das hat zwei Inhalte. Das eine ist, die Betriebshöfe werden uns in die Lage versetzen, denn das läuft parallel, dass wir unsere Busflotte zum Großteil auf Elektromobilität umstellen. Wir werden mit den beiden neuen Betriebshöfen in der Lage sein, dann, wenn ich mich recht entsinne, 550 E-Busse zu betreiben, und das ist der nächste große Schritt. Das heißt, 2027 wird es dann passieren, dass wir von, ich glaube, aktuell sind wir bei 270, 280 E-Bussen, die wir betreiben, auf 550 hochgehen.

Das Zweite ist, die Frage kam jetzt auch von mehreren, das Thema Beschleunigung. Hier ist es so: Es gibt diese Zehnerliste, die ist, glaube ich, auch angesprochen worden, und wir haben auch schon mehrfach darüber gesprochen, dass es seit Anfang des Jahres inzwischen juristisch, das war die ganze Zeit das Problem, Klarheit gibt, was Beschleunigung angeht, also Busspuren, und wir uns jetzt in dem Lenkungskreis konkret committet und festgelegt haben, dass wir dieses Jahr von dieser Zehnerliste drei umsetzen werden. Wenn Sie mich jetzt sofort fragen: Welche sind diese drei? – Ich habe diese drei jetzt nicht im Kopf. Dafür entschuldige

ich mich vorab. Das reichen wir Ihnen nach. Aber diese drei werden konkret umgesetzt. Das heißt, auch da ist ein bisschen die Umkehr von: Wir arbeiten jetzt nicht einfach nur Zehnerlisten ab und sagen, okay, in fünf Jahren zehn, zehn, zehn und dann gucken wir mal, sondern da geht es jetzt darum, die drei sind festgelegt, die sollen jetzt umgesetzt werden, sind auch konkret in der Umsetzung, und da haben wir zumindest mal drei Busspuren hinbekommen. Damit sind wir noch nicht am Ende, aber das ist schon mal deutlich mehr als in der Vergangenheit. Dann wird sich der Prozess etabliert haben, und dann, wenn ich bei der Zehnerliste bin, da gibt es ja auch noch weitere, müssen wir die nächsten Schritt für Schritt abarbeiten, aber konkret dieses Jahr drei, was ein großer Fortschritt ist.

Das Thema Elsenbrücke: Bei der Elsenbrücke ist es in der Tat so, dass wir Verbesserungen festgestellt haben und auch betrieblich – natürlich ist die Ferienzeit immer etwas entspannter – uns zu der ersten Zeit, die komplett katastrophal war, vorgearbeitet haben. Aber es ist richtig, das entspricht auch meinem Kenntnisstand, dass wir nach den Ferien teilweise an der Spitze wieder eine Verspätung bis zu 50 Minuten haben, womit wir operativ ein bisschen gelernt haben umzugehen, aber ist die Situation ist nicht gut. Das kann ich nur bestätigen an der Stelle. Wir kommen aber mit der operativen Aussteuerung unter diesen Rahmenbedingungen klar. So würde ich es mal formulieren. Das ist für uns nichts, wo wir irgendwie sehen, weil da auch eine gewisse Thematik ist, dass man sagen muss: Okay, wir müssen irgendwie auf dem Platz klar kommen. Dann haben wir operative Maßnahmen. Wir brechen manchmal die Linie et cetera, das ist nicht optimal, aber so gehen wir damit um. So ist der aktuelle Stand.

Dann das Thema Urbanliner: Beim Urbanliner hatte ich angedeutet, auch zum Zeitpunkt noch mal: Ich gehe nach wie vor davon aus, dass wir dieses Jahr die Zulassung hinbekommen werden, und dann werden wir – – Ob das dann heißt, dass schon im Dezember auf der M4 die ersten Fahrten stattfinden oder im Januar, dazu werde ich Ihnen in Kürze etwas sagen können, aber in dem Zeitraum wird das laufen.

Die Infrastrukturfrage ist in der Tat so, dass wir nach meinem Kenntnisstand die Fahrzeuge, die wir jetzt geliefert bekommen, ohne größere infrastrukturelle Anpassungen einsetzen können. Gleichzeitig ist es aber so, wenn wir uns gerade in Richtung Werkstattkonzepte, und da sind wir parallel dran, denn das heißt, wir müssen sowohl beim Bus als auch bei der Straßenbahn, zur U-Bahn komme ich gleich noch mal, uns mit den Werkstätten nach vorne beschäftigen, dass ich schon noch mal würde betrachten wollen, ob die nächsten Bestellungen automatisch wieder heißen, dass die nächsten Straßenbahnen noch größer werden, denn das hat dann auch mit Werkstätten und all diesen Themen zu tun. Das ist noch mal eine Fragestellung, wo ich jetzt mal ein Fragezeichen machen würde. Damit will ich noch keine Tendenz reingeben, sondern will nur sagen, ich stelle mich jetzt nicht hin und sage, ja, tschakka, sondern das muss man sich wirklich seriös ansehen.

Das jetzige Zulassungsverfahren hat natürlich auch noch mal auf eine Thematik hingewiesen, die gar nicht explizit mit der Straßenbahn zu tun hat, sondern mit dem Thema, das bekommt ja ganz Deutschland mit, dass man bei der Frage Brückenbelastung, die nicht nur mit dem ÖPNV, sondern mit allen möglichen Verkehrsbelastungen, die darüber gehen, zu tun hat, mit dem Zustand der Brücken, den wir gar nicht in der Hand haben. Das heißt, das ist ein Thema, das ist nicht nur in Berlin so, das man nach vorne betrachten und wo man sagen muss: Was heißt das eigentlich für so ein System wie die Straßenbahn? Deswegen, und so meinte ich es vorhin, liegt darauf erst mal der Fokus. Die Fahrzeuge, darauf sind wir stolz, die bekommen

wir, die werden einen Mehrwert bringen. Da werden wir auch eine Zulassung hinbekommen, aber wie das dann nach vorne weitergeht, da berichte ich Ihnen dann gerne, wenn ich einen Kenntnisstand für mich habe, der dann verifiziert ist.

Bei der U-Bahn ist es so, ich hatte das Chart heute nicht dabei, aber insofern vielen Dank für die Nachfrage: Eines der großen Themen, an denen wir gerade mit Hochdruck dran sind, ist das Thema U-Bahn-Konzept. Ich hatte das, glaube ich, das letzte Mal dargestellt. Die neuen Fahrzeuge führen jetzt dazu, dass, so sehr wir uns freuen, dass wir sie bekommen, die nächsten Hauptuntersuchungen dann in einem Zeitraum spätestens in fünf Jahren dran sind. Das heißt, bis dahin muss das komplette Werkstattkonzept umgestellt sein, und das bedingt auch neue Werkstätten. Die werden vor allen Dingen am Machandelweg – – Das heißt, die Orte stehen schon fest. Das Projekt läuft mit Hochdruck, mit großer Komplexität, aber darauf liegt für die U-Bahn-Werkstätten der große Schwerpunkt. Da kann ich zum nächsten Mal gerne berichten, wie da der aktuelle Sachstand ist. Das Thema ist aber eines dieser Muss-Themen, die wir unbedingt hinbekommen müssen, und das werden wir auch schaffen.

Zu den freiwilligen Austrittsgesprächen: Ich komme zum Teamthema. Sie haben gesagt: Geben Sie mal ein Statement ab! – Ich will noch mal wiederholen, ich sehe mich als Arbeitgeber BVG momentan gut aufgestellt, das heißt, die BVG hat sowohl was die Bewerbungszahlen angeht als auch – – Ich habe Ihnen die Ist-Zahlen eingestellt. Ich habe im Januar schon behauptet, das würde ich nach wie vor behaupten, es gibt kein Unternehmen in Berlin, das mehr einstellt als die BVG. Das ist auch viel mehr als in den letzten Jahrzehnten. Das wird auch so weitergehen. Das hat sowohl mit Demografie zu tun als auch mit einem Mehrbedarf. Wo kommt ein Mehrbedarf her, kann man sich fragen, wenn ihr doch gerade dieselbe Leistung bringt? – Unter anderem natürlich durch Verbesserungen von Arbeitsbedingungen, die auch in den letzten Jahren vollzogen worden sind. Der letzte Manteltarifvertrag, der vorletztes Jahr abgeschlossen wurde, der auch eine Menge Verbesserungen enthielt, führt dann eins zu eins dazu – ich habe die Zahl 100 im Hinterkopf –, dass wir für dieselbe Leistung 100 Fahrerinnen und Fahrer mehr brauchen. Das ist vollkommen in Ordnung, wenn wir über Verbesserungen reden. Deswegen haben wir sie auch gemeinsam mit Verdi vereinbart, und gleichzeitig führt das aber dazu, dass ich für dieselbe Leistung mehr Fahrpersonal benötige. Dementsprechend ist es so, dass ich damit nicht sagen will, dass das Thema für uns kein Thema ist, sondern das ist eher ein prozessuales Thema zu sagen: Wie bekommen wir sowohl in der Ausbildung – da waren auch ein paar konkrete Fragen dabei –, wo ich nach wie vor denke, mit unserem Ausbildungscampus und wenn ich auch sehe – – Der Ausbildungscampus ist nicht nur für die BVG, sondern da fangen auch Drittfirmen an. Das ist auch die Zielstellung unter unserer Ägide mit Auszubildenden, das hat eine sehr hohe Anerkennung und Qualität bis Stand heute, dass wir dort mit Hochdruck hinterher sind und die Auszubildenden auch komplett übernehmen.

Was die Abbrecherquote angeht, muss ich ehrlicherweise sagen: Die Zahlen habe ich nicht drauf. Was ich dazu sagen kann, ist so ein bisschen generell das Thema. Ich bin da immer ein bisschen vorsichtig, muss ich sagen, weil ich ehrlicherweise – – Vor 20 Jahren waren auch schon immer alle der Meinung, dass die Leute, die jetzt kommen, nicht mehr so gut sind wie die, die jetzt da sind. Das sage ich jetzt als jemand, der inzwischen ein Alter erreicht hat, wo ich immer versuche, mir an die eigene Nase zu fassen. Deswegen habe ich immer so ein kleines Ruckeln und will das nicht pauschal sagen, denn auch die jetzige Generation – – Es sind ja nicht alle gleich. Wir sehen aber schon, dass es neue Faktoren gibt, und ein großer Faktor

ist zum Beispiel das Thema Sprache, wo wir sehen, und das war auch eine konkrete Frage nach Fahrerinnen- und Fahrerausbildung, was für uns eine große Rolle spielt, dass gewisse Verfahren, die auch in der Branche angewandt werden, aber teilweise seit Jahrzehnten gar nicht überprüft worden sind, weil es einfach auch nicht notwendig war – – Es kann sich heute keiner mehr daran erinnern, aber vor zehn Jahren haben wir überhaupt keine Mengen eingestellt. Da gab es einen Einstellungsstopp. Da war es vorbei. Das heißt, und das ist das, was ich vorhin auch meinte, dass wir uns diese Themen ganz genau ansehen, weil es natürlich schwer zu erklären ist, dass im Zeitalter von KI, von Sprachmöglichkeiten – – Ich frage Sie heute irgendetwas, was es auf Chinesisch heißt, und bekomme sofort eine Antwort. Damit will ich nur sagen, da müssen Dinge gehen, und damit beschäftigen wir uns. Das hat dann aber auch wieder mit Ausbildungsordnung und all diesen Themen zu tun, und die Frage war hier auch dabei. Ich glaube, da sind auch ein paar Themen dabei, wo man durchaus politisch, wenn man sie erkannt, schauen muss, an welchen Regelungen man Änderungen herbeiführen kann, weil wir feststellen, dass, wenn wir die Kolleginnen und Kollegen dann durchgebracht haben, viele einen superguten Job machen, auch wenn sie nicht mit 1,0er Deutsch sprechen. Ich habe mir mal das Vergnügen gemacht, mal durchzulesen, welche Fragen da teilweise gestellt werden, und ich fand die jetzt auch nicht so ganz trivial, obwohl ich Muttersprachler bin. Das heißt, da sind ein paar Themen, die durchaus aktuell, auch bei den Massen, etwas darstellen, wo wir uns sehr aktiv damit beschäftigen.

Zum Thema Krankenstand: Wie gesagt, hatte ich dargestellt. Der hat sich auch verbessert. Jetzt kommen November, Dezember, das sind die üblichen Themen. Ich glaube aber nicht, dass es diese eine Maßnahme gibt, egal, was im Manteltarifvertrag, auch im nächsten, vereinbart wird, die schlagartig dazu führt, dass Krankenstände runtergehen, sondern ich glaube eher, dass so ein Thema, das hatte ich vorhin auch dargestellt, wir nennen es bei uns intern smarte Schichtplanung, mit KI-Möglichkeiten Schichten ganz anders zu planen und auf individuelle Möglichkeiten einzugehen, den Fahrerinnen und Fahrern viel besser hilft, weil mit starren Schichtsystemen da nicht so viel rauszuholen ist. Da gibt es jetzt erste Versuche bei uns. Die zeigen auch in einem ersten Schritt, das ist aber das frühe Stadium, ganz gute Ergebnisse, und da werden wir uns vorarbeiten. Und wenn Sie jetzt wieder mein Chart vor Augen haben, dann geht es darum, dass wir als erstes Verkehrsunternehmen eine smarte Schichtplanung 2027 ausrollen wollen, wenn wir alle Rahmenbedingungen dahin bekommen, denn da sind wir nicht ganz allein, sondern das hat dann auch etwas mit der Mitbestimmungsseite zu tun. Aber da sind wir gemeinsam unterwegs, denn darin sehen wir eine große Chance.

Dann war eine Frage: Die Zahl, die ich vorhin dargestellt habe, soll nicht heißen, dass 20 Prozent Teppichetage sind, sondern ich habe bewusst versucht, das zu pointieren. Die Zahl, die Sie gesehen haben, sind Fahrerinnen und Fahrer und Werkstätten. Aber die weiteren großen Bereiche, wenn ich das nehme, da ist zum Beispiel eine IT nicht drin. Da ist ein Vertrieb nicht drin. Da sind große Mengen von Personal, sodass wir nicht bei einer Quote von 20 Prozent Teppichetage liegen. Aber ich wollte das nur zeigen, weil ein großer Schwerpunkt auch der Einstellungspolitik nach vorne vor allen Dingen in diesen operativen Bereichen liegt, und das werden wir auch so weiterfahren.

Dann war noch die Zuverlässigkeitsfrage. Ich hatte das vorhin schon mal kurz erläutert. Es gibt weitere Faktoren. Mein nächstes Thema wird Pünktlichkeit sein. Zuverlässigkeit heißt erst mal nichts anderes, als wenn wir sagen: 100 Prozent der Busleistung wollen wir auf die Straße bringen, wenn 99 Prozent – – Das heißt, 1 Prozent der Leistung ist überhaupt nicht

losgefahren, die ist gar nicht da. Das ist aber erst mal die Grundlage, dass ich 99 Prozent überhaupt auf die Straße bringe. Jetzt kommen die nächsten Faktoren, das war auch das, was Sie angesprochen haben, zu sagen: Wenn der dann fährt, dann ist die nächste Frage: Wie pünktlich ist er eigentlich im Fahrplan et cetera? Das wäre dann Pünktlichkeit et cetera. Das kann ich nächstes Mal gerne mitbringen, aber ich bin jetzt erst mal bei der Zuverlässigkeit. Bei der U-Bahn konnten Sie es am deutlichsten sehen, denn es hilft Ihnen gar nichts, wenn Sie an welcher U-Bahnlinie auch immer stehen, dann steht da, fällt leider zweimal aus, und dann kommt erst in 20 Minuten der nächste Zug. Deswegen ist erst mal wichtig, diese Anzahl auf die Straße, auf die Schiene zu bringen, und dann kommen die nächsten Punkte. So ist die Logik dahinter.

Busse waren noch ein Thema. Da noch mal zum Zusammenhang: Wir haben ungefähr eine Flotte von 1 500 Bussen. Die neuen Busse, die kommen, führen in der Regel eins zu eins dazu, dass alte rausgehen. Das heißt, unsere Zielstellung ist nicht, von 1 500 auf 1 700 Busse zu gehen, sondern, erstens, den Bestand zu erneuern, weil die alten Busse natürlich viel instandhaltungsaufwändiger sind und, zweitens, eine Elektrifizierung herbeizuführen. Deswegen ist das die Schrittfolge. Für das Angebot, das wir fahren, vielleicht sogar noch ein bisschen mehr, wenn man möchte, haben wir eigentlich, Stand heute, genügend Busse. Insofern ist mein Thema gerade nicht, dass ich noch mehr Busse brauche.

Jetzt muss mir jemand zurufen, wenn ich noch irgendetwas habe, wozu ich unbedingt noch etwas sagen soll. – Zur Barrierefreiheit? – Aufzüge: Ich habe ehrlicherweise im Kopf, dass die Quote, die wird ja auch veröffentlicht, von: Wie oft fallen Aufzüge aus, und wie schnell werden sie repariert? – ziemlich gut ist. Ich bin der Letzte, gerade am heutigen Tage – – Wir haben es am Anfang gehabt, mein Freund Peter Buchner ist leider nicht mehr da – – dass es so ist, deswegen werde ich hier nichts zur S-Bahn sagen: An der Stelle glaube ich, dass wir kein Thema haben, und wenn, wäre es mir gerade neu.

Magnetschwebebahn: Ich muss auch immer noch die tollen Themen nehmen, und zwar deswegen toll, weil ich immer ein bisschen dafür kämpfe. Da geht es mir nicht um eine Magnetschwebebahn. Ich diskutiere genauso mit vielen, die sagen: Wie, autonomes Fahren? Habe ich noch nie gesehen. Wie soll denn das gehen? – Der Punkt ist, wofür ich immer plädiere, und das mache ich jetzt, vollkommen unabhängig von wer da auch immer links oder rechts irgendwas sagt, für eine gewisse Offenheit in Richtung neuer Ideen und Gedanken. Das heißt, es gibt durchaus auch bei einer Magnetschwebebahn Anwendungsfälle, die ich mir vorstellen kann, wo wir, wenn wir sie bewerten, sagen: Das kann Sinn machen. – Momentan machen wir es aber nicht, weil das momentan in dem Stabilitätsthema – das habe ich dargestellt – um ein ganz anderes Thema geht. Nach vorne will ich aber nicht ausschließen, steht mir auch nicht zu, aber das ist auch nicht der Punkt, da plädiere ich für eine Offenheit zu sagen: Lasst gucken, wenn wir konkrete Anwendungsfälle haben, was wofür das Beste ist, um uns das Thema anzusehen! Das ist eher ein Punkt, der mir an der Stelle wichtig wäre. Ich tue mich immer schwer damit, Dinge sofort auszuschließen, weil wir sie komisch finden, denn, wie gesagt, wenn ich recht habe, werden wir hier noch Sitzungen haben, wo auf einmal draußen autonome Fahrzeuge herumfahren und keiner hätte es sich vorstellen können, und ich hoffe, dass ich recht habe an der Stelle. Ich glaube, ich habe weitestgehend alles abgerattert. – Oder?

Freiwillige Austrittsgespräche: Ich glaube, wir machen so etwas. Die Frage war da. Ich hätte im Hinterkopf, dass wir natürlich, denn das ist ganz elementar, freiwillig Leute, die sich dazu

bereiterklären, befragen, denn das ist ein ganz wichtiges Feedback zu sagen: Warum verlässt du das Unternehmen? – und welche Punkte da eine Rolle spielen. Insofern wäre mein Kenntnisstand, dass wir das tun. Jetzt will ich aber nicht ausschließen, dass bei Ihnen etwas anderes steht, aber ich sage Ihnen nur offen und ehrlich, wie mein Kenntnisstand dazu ist. Damit würde ich jetzt erst mal schließen.

Vorsitzender Lars Bocian: Ganz lieben und recht herzlichen Dank, Herr Falk, für diese wirklich umfassende Beantwortung! – Ich würde das Wort noch mal kurz an die Senatsverwaltung geben. Da sind auch noch ein, zwei Fragen aufgelaufen. – Bitte schön, Herr Staatssekretär!

Staatssekretär Andreas Kraus (SenMVKU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich würde jetzt gerne, es ist schon sehr ausführlich beantwortet worden durch Herrn Falk, vielleicht noch mal zum Thema aus unserer Sicht zur Frage des 16. Bauabschnitts und wie man hier mit einer Bus- oder Beschleunigungsspur arbeiten kann, kommen. Wir haben das statisch geprüft. Das ist an der Stelle nicht in dem Maße umsetzbar. Unsere Perspektive ist an der Stelle, dass wir sagen: Gut, wir wählen jetzt die große Lösung und tun alles, dass die Fertigstellung des neuen Bauwerks dann eine endgültige Lösung herbeiführt. – Wir sehen in der Infrastruktur es genauso wie bei der Ertüchtigung und der Erhöhung der Pünktlichkeit und der Zuverlässigkeit der BVG. Das ist eine Aufgabe, wo wir vieles geerbt haben, was wir jetzt erneuern und ausbügeln müssen, und das ist immer kein Spurt, sondern ein Marathon, eine Vielzahl von einzelnen Punkten, wo man in der Sache Dinge auch verbessern muss. Zum Thema Beschleunigung ist es so, dass wir einen Lenkungskreis haben, wo wir immer wieder das Augenmerk auf diese Dinge richten und eine Priorität darauf haben, und auch zum Baustellenkoordinator werden Sie in nächster Zeit noch mal Neuigkeiten hören aus unserem Haus. Aber vielleicht zum Lenkungskreis Beschleunigung, Frau Jachtner, wenn Sie dazu noch mal ausführen würden, wenn der Vorsitzende Ihnen das Wort erteilt.

Vorsitzender Lars Bocian: Sehr gern! – Bitte schön!

Melanie Jachtner (SenMVKU): Sehr geehrte Damen und Herren! Vielen Dank! Zur Beschleunigung: Herr Falk hat es gesagt. Wir sitzen in Lenkungskreisen mit Herrn Falk und der Senatorin zusammen. Ich habe schnell parallel versucht, die letzte Folie oder die letzte Präsentation, die wir haben, aufzurufen, deswegen kann ich da noch unterstützen, und zwar zum einen ist es richtig, wir sitzen bei dem Thema Lichtsignalanlagen zusammen. Sie hatten von der Zehnerliste gesprochen. Dann brauchen wir die nämlich nicht nachzureichen, dann haben wir das hier sozusagen geklärt. Wir sind sozusagen bei einigen schon ein bisschen weiter, bei manchen gibt es noch Anpassungsbedarf. Das sind Warschauer Brücke, Danziger Straße, Frankfurter Tor, Potsdamer Straße/Onkel-Tom-Straße und dann Potsdamer Straße/Clayallee. Dann haben wir Nettelbeckplatz/Reinickendorfer Straße, Frankfurter Allee/Gürtelstraße, Seestraße/Sylter Straße, Unter den Linden/Friedrichstraße, Klosterstraße, Altonaer Straße und Berliner Allee/Buschallee. Das sind die, die im Augenblick in der von Herrn Falk genannten Zehnerliste drin sind und um die wir uns jetzt alle sukzessive kümmern.

Zum Thema der LSA-Beschleunigung: Natürlich gehören zu dem Thema auch noch andere Dinge dazu. Da haben wir zum einen das Thema der Bussonderfahrstreifen. Da sind wir im Augenblick sehr intensiv dabei, die Invalidenstraße, die auch mit Baustellen versehen ist et cetera pp., anzupassen. Da arbeiten wir zusammen mit der Abteilung VI von Herrn Haegele

mit Hochdruck daran, da entsprechend die Anordnungen umsetzen zu können. Und dann haben wir noch das dritte Thema, das auch mit unter dem Thema Beschleunigung läuft, die Prüfung, inwiefern Haltestellenkaps zusätzlich eingesetzt werden können, damit wir dieses ständige Rein, Raus dahin gehend verhindern können. Das sind sozusagen die drei Hauptthemen, die wir zusammen mit der BVG und mit der Abteilung VI beim Thema ÖPNV-Beschleunigung gerade laufen haben. – Danke schön!

Vorsitzender Lars Bocian: Dann würde ich die Besprechungspunkte 4 a, b, d, e, f, g und h vertagen, bis das Wortprotokoll vorliegt. – [Zuruf] – Bitte, Herr Kollege Schopf!

Tino Schopf (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich hätte eine Bitte. Herr Falk hat angesprochen, dass es den Lenkungskreis gibt und dass man da auch eine Priorisierung unter anderem der Straßenbahnverbindungen vorgenommen hat. Ich bitte darum, dass dem Ausschuss diese Liste zur Verfügung gestellt wird, ebenso auch die Zehnerliste. Ich war jetzt nicht in der Lage, das so schnell mitzuschreiben.

Vorsitzender Lars Bocian: Das nehmen wir gern auf. Möchten Sie etwas dazu sagen? Bitte, das können Sie jederzeit. – Bitte schön, Herr Staatssekretär!

Staatssekretär Andreas Kraus (SenMVKU): Danke, Herr Vorsitzender! – Wir können gerne den aktuellen oder den – – Das ist ja ein Living Document, das ändert sich ständig. Das heißt, wir können Ihnen jetzt den aktuellen Status dieser Zehnerliste geben, aber das heißt nicht, dass das dann übernächste Woche noch die gleiche Liste ist, nur um die Erwartungshaltung zu managen.

Tino Schopf (SPD): Entschuldigung, Herr Vorsitzender! – Wenn der Lenkungskreis nur viermal im Jahr tagt, dann wird sich die Liste ja nicht wöchentlich ändern, zumal Sie auch ausgeführt haben, dass es bereits eine priorisierte Liste der Straßenbahnverbindungen gibt.

Vorsitzender Lars Bocian: Gut! – Dann schaue ich jetzt noch mal in die Runde. – Dagegen, dass wir die Besprechungspunkte 4 a, b, d, e, f, g und h vertagen, bis das Wortprotokoll vorliegt, höre ich keinen Widerspruch.

Dann kommen wir zur Abstimmung zu den vorhin genannten Anträgen. Wir stimmen zuerst den Antrag zu Punkt 4 c ab. Das ist ein Antrag der AfD-Fraktion, Drucksache 19/0366 „BVG-Qualitätsoffensive jetzt – sichere und saubere Bahnhöfe durch eigenes Personal an den Stationen!“. Wer diesem Antrag die Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Wer ist dagegen? – Zustimmung hat die AfD signalisiert, alle anderen Fraktionen sind dagegen, dann kann es eigentlich keine Enthaltungen geben. Ich frage trotzdem mal: Enthält sich jemand? – Nein. Damit ist der Antrag abgelehnt, und eine entsprechende Beschlussempfehlung geht an das Plenum.

Vor der Abstimmung zu Punkt 4 i: Soll das Berichtsdatum noch mal angepasst werden? Das ist jetzt der 30. Mai 2025, also abgelaufen. Wollen wir Mai 2026 daraus machen, oder wie möchten Sie, Herr Ronneburg?

Kristian Ronneburg (LINKE): Also Mai 2026, schlagen wir mal etwas dazwischen vor. Machen wir mal den 31. März 2026!

Vorsitzender Lars Bocian: Gut, dann nehmen wir das so auf. Berichtsdatum ist dann der 31. März 2026, das ist der Antrag mit der Drucksache 19/2224 „Bus, Tram und Bahn sichern – gute Arbeit mit ausreichend Personal bei der BVG unterstützen“. Wer diesem Antrag die Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist die Linksfraktion. Wer ist dagegen? – Das sind die Koalitionsfraktionen. Wer enthält sich? – Das sind die AfD-Fraktion und die Grünenfraktion vermutlich. – [Zuruf von Antje Kapek (GRÜNE)] –

Wir stimmen gerade zu Punkt 4 e den Antrag der Linksfraktion ab, Drucksache 19/2224. – [Oda Hassepaß (GRÜNE): Wir stimmen dem zu!] – Gut, dann müssen wir die Abstimmung wiederholen. Entschuldigung! So können wir das nicht machen.

Dann rufe ich noch mal die Abstimmung zur Drucksache 19/2224 unter Punkt 4 e auf, Antrag der Fraktion Die Linke. Wer diesem Antrag seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Linksfraktion und die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. Wer ist dagegen? – Das sind die Koalitionsfraktionen. Wer enthält sich? – Das ist die AfD-Fraktion. Damit ist dieser Antrag abgelehnt, und eine entsprechende Beschlussempfehlung geht an das Plenum.

Auch beim nächsten Antrag 4 j müssten wir das Berichtsdatum noch anpassen. Das ist auch ein Antrag der Linksfraktion. Herr Kollege Ronneburg, da steht jetzt der 31. März 2025. – Auch der 31. März 2026?

Kristian Ronneburg (LINKE): Auch analog, 31. März 2026!

Vorsitzender Lars Bocian: Dann tun wir das, wir nehmen das so auf. Das ist der Antrag Drucksache 19/2125: „60-Meter-Straßenbahnen für Berlin!“. Wer diesem Antrag seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist die Linksfraktion. Wer ist dagegen? – Das sind die Koalitionsfraktionen und die AfD-Fraktion. Wer enthält sich? – Das ist die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. Damit ist auch dieser Antrag abgelehnt, und es geht eine entsprechende Beschlussempfehlung an das Plenum.

Ich möchte mich bei Ihnen, Herr Falk, noch mal für die Expertise bedanken, für die Beantwortung der Fragen, dass Sie wieder bei uns waren. Sie sind hier immer gern gesehen, das wissen Sie. Wir wünschen Ihnen einen guten Resttag oder Feierabend, wie auch immer. Sie können uns natürlich auch weiter beehren, hier sitzenbleiben und zuhören.

Punkt 5 der Tagesordnung

a)	Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs **Verkehrssicherheit für und vor Schulen – Schulwegpläne** (auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD)	0185 Mobil
b)	Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Drucksache 19/1114 **Sicher zur Schule in ganz Berlin – Schulwegsicherheit in allen Bezirken konsequent erhöhen**	0205 Mobil(f) BildJugFam

c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs 0248
Schulwegsicherheit – Wo stehen wir bei Konzepten, Schulwegplänen, (auch baulicher) Umsetzung und Beteiligung der schulischen Gremien? Mobil
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)

d) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs 0420
Schulwegpläne – aktiv aufstellen – aktiv kommunizieren Mobil
(auf Antrag der AfD-Fraktion)

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 6 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen 0345
Drucksache 19/2177 Mobil
Sofortigen Schallschutz am BER für Anwohner*innen unbürokratisch auszahlen! Haupt
UK(f)

Vertagt.

Punkt 7 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.