

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

63. Sitzung
3. Dezember 2025

Beginn: 14.00 Uhr
Schluss: 16.25 Uhr
Vorsitz: Lars Bocian (CDU), stellv. Vorsitzender

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Geschäftliches – siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Wahl einer/eines Vorsitzenden

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

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

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

Der **Ausschuss** vertagt den Tagesordnungspunkt.

Punkt 2 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Dr. Matthias Kollatz (SPD) stellt folgende von seiner Fraktion vorab eingereichte Frage:

„Für das erste Halbjahr 2026 sind umfangreiche Reparaturarbeiten und Sperrungen am wichtigsten Bahnhofsknoten, dem U-Bahnhof Nollendorfplatz, an der ‚Kleinspur‘ seitens der BVG angekündigt. Wie viele Fahrgäste werden an einem normalen Werktag davon betroffen sein, wie groß ist das geplante Minderangebot auf den U-Bahnlinien U1, U3 und U4 sowie ggf. U2 im Verhältnis zur normalen Jahresleistung, und welche Maßnahmen hat die BVG getroffen, um die Sperrungen und damit die Ausfälle so kurz wie möglich zu halten?“

Staatssekretär Arne Herz (SenMVKU) führt aus, täglich nutzten rund 560 000 Fahrgäste die U-Bahn-Linien U1 bis U4, allerdings seien die Fahrgäste der U2 von den Bauarbeiten nicht betroffen. Dort werde ab dem 12. Januar 2026 ein 4- statt eines 4½-Minuten-Takts eingerichtet; durch die Einschränkungen auf den Linien U1 und U3 und die Einstellung der U4 stünden genügend Fahrzeuge und Personal zur Verfügung. Es kämen drei zusätzliche Züge zum Einsatz. Das wöchentliche Angebot werde lt. BVG insgesamt etwa 13 Prozent geringer sein: U1 -88 Prozent, U2 +5 Prozent, U3 -7 Prozent, U4 vollständiger Ausfall. Die U1 sei zwischen Gleisdreieck und Wittenbergplatz unterbrochen; es bestehe jeweils eine Umsteigemöglichkeit zur U2. Die U3 sei zwischen Gleisdreieck und Spichernstraße unterbrochen; zwischen Wittenbergplatz und Spichernstraße werde ein Busersatzverkehr eingerichtet. Die U4 werde durch einen barrierefreien Busersatzverkehr ersetzt. Der Busersatzverkehr werde zu 80 Prozent auf Busspuren unterwegs sein. Weiträumige Umfahrungen seien über die Linien U7 und U9 möglich. Im U-Bahnhof Nollendorfplatz würden 38 Deckenfelder saniert. Der Abbruch erfolge manuell. Der Schutt werde durch Bauarbeiter abtransportiert, was die Umgebung vor Lärm und Staub schütze. Es werde abschnittsweise gearbeitet, um die Stabilität des Bauwerks zu sichern. Sorgfalt gehe vor Schnelligkeit. Es sei mit vier Monaten Bauzeit zu rechnen. Informationen zur Baumaßnahme seien auf der BVG-Homepage zu finden.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) stellt die Nachfrage, ob aus Sicht des Senats weitere Maßnahmen zur Minimierung der Ausfälle möglich seien, gegebenenfalls welche.

Staatssekretär Arne Herz (SenMVKU) antwortet, das Ersatzverkehrskonzept sei mit SenMVKU abgestimmt worden. Man habe verschiedene Möglichkeiten geprüft und die verträglichste Lösung gewählt. Aus Sicht des Senats seien keine weiteren Maßnahmen zur Minimierung der Ausfälle möglich.

Kristian Ronneburg (LINKE) stellt folgende von seiner Fraktion vorab eingereichte Frage:

„Neben Fahrpreiserhöhungen zum 1.1.2026 soll auch das BC-Ticket ab Neujahr wegfallen. Welche Schritte wird der Senat unternehmen, um das BC-Ticket oder ein gleichwertiges Angebot für Pendlerinnen und Pendler in den Außenbezirken zu erhalten?“

Staatssekretär Arne Herz (SenMVKU) trägt vor, der Aufsichtsrat habe das Entfallen der BC-Preisstufe ab 1. Januar 2026 bereits im September beschlossen, weil die Nachfrage im Vergleich zu anderen Tarifen immer gering gewesen und mit Einführung des Deutschlandtickets weiter zurückgegangen sei. Die Abschaffung diene der Vereinfachung und Übersichtlichkeit der Tarife. Im Hinblick auf den deutlichen Preisunterschied zwischen BC-Abo und Deutschlandticket habe SenMVKU dem zugestimmt.

Kristian Ronneburg (LINKE) äußert, dass ein solches Angebot insbesondere für Gelegenheitsfahrten aufrechterhalten bleiben sollte. Was habe die Prüfung mit dem VBB, den Tarifbereich B auf den ersten Bahnhof außerhalb des Stadtgebiets auszudehnen, um Pendlerverkehre zu reduzieren, ergeben?

Staatssekretär Arne Herz (SenMVKU) antwortet, es habe Abstimmungen gegeben. Bei einer Ausweitung käme man schnell vom ersten zum zweiten Bahnhof usw., sodass man hier vermutlich nicht zu einem Ergebnis zusammenkommen werde.

Oda Hassepaß (GRÜNE) stellt folgende von ihrer Fraktion vorab eingereichte Frage:

„Warum gestaltet der Senat die Vorgaben für die Ausschreibung der Planungsleistungen für die Berliner Allee so, dass durchgängige, sichere Radwege in der Straße faktisch ausgeschlossen sind und damit die Vorgabe des MobG ignoriert wird, dass an allen Hauptstraßen sichere Radwege vorhanden sein sollen?“

Staatssekretär Arne Herz (SenMVKU) legt dar, die Berliner Allee solle zwischen Pistoriusstraße und Rennbahnstraße wegen verkehrlicher und straßenbautechnischer Defizite grundlegend instandgesetzt werden. Die Tiefbauabteilung sei beauftragt, die Planung aufzunehmen, die Nutzungsansprüche sorgfältig abzuwägen und bei begrenzter Flächenverfügbarkeit ein Konzept zu erstellen. Eine Instandsetzung innerhalb der bestehenden Bordlage sei wegen der dringend notwendigen Sanierung vorgesehen. Die Ausschreibung zur Verkehrsanlagenplanung sei veröffentlicht worden. Die Leistungen könnten voraussichtlich Anfang 2026 beauftragt werden. Aufgrund unterschiedlicher Nutzungsansprüche an die Bundesstraße seien Radverkehrsanlagen nicht ohne Einschränkung der anderen Nutzungsansprüche und ohne Eingriff in den Seitenraum sinnvoll möglich. Daher werde der Radverkehr über die parallel verlaufende Bizet-/Gartenstraße geführt, die im Radvorrangnetz ausgewiesen seien. Er verweise auf § 25 Abs. 1 und 2 MobG; Konflikte zwischen Verkehrsmitteln seien durch planerische Abwägungsentscheidungen aufzulösen. Vorgesehen sei zusätzlich eine Querung der Berliner Allee für den Radverkehr am Knotenpunkt Indira-Gandhi-Straße zur Grünanlage am Weißen See, die eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Bestand darstelle.

Oda Hassepaß (GRÜNE) stellt die Nachfrage, wie der Staatssekretär den vielen Pendlerinnen/Pendlern und Schülerinnen/Schülern, die dort täglich mit dem Rad unterwegs seien, erkläre, dass die CDU nicht an ihrem Schutz interessiert sei.

Staatssekretär Arne Herz (SenMVKU) antwortet, der Radverkehr solle über eine parallel verlaufende Route des Radvorrangnetzes geführt werden. Er halte es nicht für unsicher, sondern eher für sicherer, insbesondere für junge Menschen, wenn man klare Trennungen vornehme und diese nicht durch Hauptverkehrsstraßen führe.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) stellt für seine Fraktion folgende Frage:

„Ich möchte auf die Frage zur Sanierung U-Bahnhof Nollendorfplatz zurückkommen. Herr Staatssekretär, Sie haben auf die Frage des Kollegen Kollatz geantwortet, dass aus ihrer Sicht keine anderen Maßnahmen möglich sind. Jetzt hat der IGEB einen Vorschlag gemacht, dass der Busersatzverkehr zwischen Spichernstraße und Wittenbergplatz nicht gebraucht werden würde, wenn man eine Bauweiche im U-

Bahnhof Augsburger Straße einbauen würde. Meine Frage an Sie: Warum haben Sie diesen guten Vorschlag abgelehnt?“

Staatssekretär Arne Herz (SenMVKU) teilt mit, dass der Einbau einer Bauweiche „nicht ganz unkomplex“ wäre und in der Planung jetzt schon aus zeitlichen Gründen nicht mehr berücksichtigt werden könne. Er könne nicht abschätzen, ob dieser Vorschlag zu einem früheren Zeitpunkt sinnvoll gewesen wäre.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) stellt die Nachfrage, ob sich SenMVKU überhaupt mit dem Vorschlag beschäftigt habe, der schon ein paar Wochen alt sei.

Staatssekretär Arne Herz (SenMVKU) bejaht dies.

Johannes Kraft (CDU) stellt für seine Fraktion folgende Frage:

„Vor Kurzem kam es zu einem Brand auf der U9: Welche Erkenntnisse gibt es dazu? Was ist beschädigt worden an technischen Anlagen und Sonstigem? Welche Maßnahmen werden für die Wiederaufnahme des Betriebs erforderlich? Gibt es schon einen neuen Zeitplan für die Wiederinbetriebnahme?“

Staatssekretär Arne Herz (SenMVKU) antwortet, bei dem Brand im U-Bahnhof Schlossstraße seien Anlagen der BVG, insbesondere Stellwerkstechnik, erheblich beschädigt worden. Deshalb könne derzeit ein regulärer Betrieb zwischen Bundesplatz und Rathaus Steglitz nicht durchgeführt werden. Den Ermittlungen wolle er nicht vorgreifen. Die BVG habe relativ schnell einen Schienenersatzverkehr angeboten. Dieser sei in der Weihnachtszeit entlang der Schlossstraße wichtig. Derzeit habe man noch keine belastbaren Erkenntnisse, wie viel Zeit die Wiederherstellung der beschädigten Kabel beanspruchen werde.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 3 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Staatssekretär Arne Herz (SenMVKU) berichtet, man habe sich seit Ende 2024 mit IHK, Handwerkskammer, VBB und den Verkehrsunternehmen um eine Nachfolgelösung für das Azubi-Abo bemüht. Mit Abschluss der Haushaltsberatungen könne in Berlin ein neues Angebot „Deutschlandticket Zuschuss Ausbildung“ für 37,80 Euro ab Anfang 2026 umgesetzt werden. Auszubildende in dualer Berufsausbildung könnten ein Deutschlandticket Job mit Zuschuss des Arbeitgebers erwerben. Es solle auch eine Lösung für Azubis kleiner Unternehmen geben, die bisher keinen Firmenticketvertrag abschließen könnten. Azubis in vollschulischer Ausbildung, Teilnehmende an Freiwilligendiensten wie FSJ oder FÖJ und Beamtenanwärter/-innen der Laufbahngruppe 1 erhielten ein klassisches Deutschlandticket mit Zuschuss des Landes. Das Angebot sei bundesweit gültig, was für viele Azubis attraktiv sei. Mit Handwerkskammer und IHK solle in den nächsten Tagen ein MoU unterzeichnet werden. Die Entscheidung im VBB-Aufsichtsrat sei für den 11. Dezember vorgesehen. Verkaufsbeginn solle der 1. Februar 2026 sein, Gültigkeitsbeginn der 1. März 2026. Brandenburg könne aktu-

ell keine Haushaltsmittel bereitstellen, sodass das neue Angebot erst einmal in Berlin starten werde. Eine Ausweitung auf Brandenburg wäre möglich.

Oda Hassepaß (GRÜNE) begrüßt die Umsetzung. Könnten kleine Betriebe unter fünf Personen auch davon profitieren? Werde zudem ein Sozialticket auf Deutschlandticketbasis vorangetrieben?

Staatssekretär Arne Herz (SenMVKU) verweist auf die Zuständigkeit der SenASGIVA für das Sozialticket. Man sei guten Mutes, auch eine Lösung für Azubis kleiner Unternehmen mit unter fünf Azubis zu finden.

Der **Ausschuss** schließt den Tagesordnungspunkt ab.

Punkt 4 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Drucksache 19/2601

[0415](#)
Mobil

**Kiezblocks retten, Verkehrssicherheit stärken,
Lebensqualität erhöhen – Kiezblock-Stopp sofort
aufheben!**

Oda Hassepaß (GRÜNE) vertritt die Ansicht, die Anwohnenden forderten Verkehrsberuhigung, Sicherheit für ihre Kinder, Ruhe und mehr Lebensqualität, hätten gefährlichen Durchgangsverkehr, Unfälle, Stress, Dreck, Lärm und Abgase vor der Tür satt, wünschten sich Bänke, Bäume, Entspannung vor der Tür, Unterhaltungen mit den Nachbarn auf der Straße, wollten tief durchatmen und ihre Kinder allein zur Schule schicken, ohne Angst zu haben. Die CDU mache das Gegenteil, treibe mit dem Verkehrschaos mehr Durchgangsverkehr in die Kieze, flute selbst kleine Nebenstraßen, verstopfe Straßen, gefährde die Gesundheit der Menschen, insbesondere der Kinder und der Seniorinnen/Senioren. Es gebe Lösungen, es besser zu machen. Alle Studien zeigten, Kiezblocks verhinderten gefährlichen Durchgangsverkehr, reduzierten Unfälle, Lautstärke und Abgase. Unfälle sanken um 25 Prozent, man habe 20 Prozent weniger Verletzte. Der Lärmpegel sinke, die Luft werde besser. Verkehrsberuhigung nicht umzusetzen, wäre unvernünftig. Verkehrsberuhigung zu verhindern, sei gemeingefährlich. Deshalb fordere ihre Fraktion die Aufhebung des Kiezblockstopps.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erwidert, es könne nicht die Rede davon sein, dass man Kiezblocks gestoppt habe. Gemäß den Richtlinien der Regierungspolitik sei Verkehrsberuhigung durch geeignete Maßnahmen voranzutreiben, was erfolge. Der Antrag gehe aus ihrer Sicht an der Realität vorbei und stelle einen Versuch dar, durch „das im Antrag gezeichnete Zerrbild“ den derzeit stattfindenden, fachlich notwendigen Diskurs zu delegitimieren und „die vernunftorientierte Verkehrspolitik des Senats unsachgemäß anzugreifen“. Aus ihrer Sicht sollte der Antrag mangels Grundlage abgelehnt werden. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen hätten grundsätzlich viele Vorteile für die Anwohnenden: Erhöhung der Verkehrssicherheit, weniger Lärm und Luftschadstoffe und mehr Aufenthaltsqualität. Aber es müssten auch die weiteren Auswirkungen in einer Abwägung für die Maßnahmenauswahl berücksichtigt werden. Die Leichtigkeit des Verkehrs dürfe nicht eingeschränkt werden. Umgebende Straßen würden stärker belastet. Es gebe Verlagerungseffekte mit entsprechend negativen Auswirkungen.

gen auf die dortige Verkehrslage und -sicherheit sowie für die dortigen Anwohnenden. Es könne bei der Errichtung von Sperrpfosten zu Zeitverlusten bei Einsatzfahrten von Polizei und Feuerwehr kommen, sodass erforderliche Rettungsmaßnahmen verzögert werden könnten. Deswegen müssten notwendige Wirtschafts- und Lieferverkehre, Belange der Müllabfuhr und die Erreichbarkeit durch Rettungsdienste bei der Planung stets sichergestellt werden. Sperrpfosten könnten aus ihrer Sicht „nur im absoluten Einzelfall“ zum Einsatz kommen, wenn keine milderer Mittel, z. B. Bremsschwellen oder Einbahnstraßenregelungen, infrage kämen. Dies sei auch dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geschuldet. Sollte es dennoch zu Sperrpfosten kommen, müsste explizit die Zustimmung der Ordnungs- und Sicherheitsbehörden eingeholt und dokumentiert werden.

Die Verlagerung des Verkehrs in angrenzende Gebiete müsse untersucht werden, was bislang im Modellprojekt des Bezirks Mitte nicht beachtet worden sei. Deshalb sei es aus übergeordneter verkehrlicher Sicht zwingend, die derzeit laufenden Abstimmungen durchzuführen und Nachbesserungen der Planungen zu fordern und umzusetzen. Darüber hinaus seien die Maßnahmen im Nachgang zu evaluieren und auf dieser Grundlage etwaige Anpassungen zu prüfen. Da das Projekt im Bezirk Mitte als Modell für künftige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im gesamten Stadtgebiet dienen solle und auch senatsseitig finanziert werde, sei es Aufgabe der Hauptverwaltung, diesen Prozess grundsätzlich und fachlich eng zu begleiten. Sie weise den Vorwurf im Antrag zurück, dass die laufenden Abstimmungen Planungsinhalte für später vorgesehene Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität akut gefährdeten. Vielmehr würden Gefährdungen durch die derzeit laufenden Abstimmungen künftig vermindert und das gesellschaftliche Miteinander und die Funktionalität des Verkehrssystems berücksichtigt.

Niklas Schenker (LINKE) verweist auf eine Pressemitteilung der SenMVKU vom 15. Mai, der zufolge die Entscheidung zur Einstellung dieses Projekts zugleich eine grundsätzliche Entscheidung für künftige Projekte dieser Art im gesamten Stadtgebiet darstelle. Der Ausschuss habe bereits erörtert, was damit genau gemeint sei. Es sei eindeutig, dass alle Kiezblockprojekte in Berlin auf den Prüfstand und gut laufende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und demokratische Beteiligung erst einmal zur Seite gestellt würden. Die Senatorin habe immer wieder versucht, den Eindruck zu erwecken, dass es eigentlich um etwas anderes gehe. Natürlich gehe es um eine Verkehrsberuhigung mit Augenmaß, an der die Anwohnenden mit unterschiedlichen Interessen beteiligt sein müssten. Zahlreiche Projekte seien gemeinsam mit Anwohnenden, Gewerbetreibenden und Einsatzkräften entwickelt worden. Dabei gehe es insbesondere um mehr Sicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden in den Kiezen. Die Senatorin habe die Einstellung der Förderung der Projekte in Mitte seinerzeit recht pauschal begründet. Aus Sicht seiner Fraktion hätte dies schon damals keiner Prüfung standgehalten, weil die Bezirke den Wirtschaftsverkehr und die Rettungswege berücksichtigt hätten. Seine Fraktion werde dem Antrag der Grünen zustimmen. Man brauche mehr Einsatz für sichere Straßen, eine starke Beteiligung und eine Verkehrswende mit Augenmaß in Berlin.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) äußert, es gebe kein grundlegendes Bedürfnis nach Verkehrsberuhigung, sondern ein grundlegendes Bedürfnis nach guter Mobilität in einer Großstadt, wobei es egal sei, ob man zu Fuß, per Rad, Auto oder ÖPNV unterwegs sei. Man brauche in Wohngebieten weniger Verkehr, was man am besten durch leistungsfähigere Hauptstraßen und Autobahnen mit flüssigem Verkehr erreiche, denn niemand fahre freiwillig durch ein Wohngebiet, wenn er vernünftig durch eine Hauptstraße komme. Dies müsse der erste Ansatz sein.

Das Problem der Beteiligung sei, dass Anträge meist von Initiativen, aber nicht von Anwohnenden kämen. Die Anwohnenden wollten dies häufig nicht, weil Handwerker und Pflegedienste behindert würden, Kiezkneipen kaputt gingen und große Umwege zu Hauptverkehrsstraßen zurückgelegt werden müssten. Polizei und Feuerwehr hätten Gefahren durch verzögerte Rettungseinsätze bestätigt, nachdem Abstimmungen vor der Installation von Pollern nicht erfolgt seien. Man brauche keine Verkehrswende, vielmehr müsse der stockende Verkehr flüssig vorankommen. Grüne Verkehrssenatorinnen hätten den Verkehr über Jahre ausgebremst. Seine Fraktion werde den Antrag ablehnen, weil er den falschen Akzent setze.

Oda Hassepaß (GRÜNE) macht geltend, dass Kiezblocks Wohngebiete betreffen; man wolle Verkehrssicherheit und Lebensqualität. Aus den Unterlagen gehe hervor, dass Feuerwehr und Polizei beteiligt worden seien und die Senatsverwaltung an diesem Treffen teilgenommen habe. Ein Rückgang von Unfällen über 20 oder 25 Prozent sei ein klarer volkswirtschaftlicher Nutzen. Die Leichtigkeit des Verkehrs – dazu gehörten auch Fuß- und Radverkehr – sei ebenfalls zu berücksichtigen, habe aber nicht immer Priorität. Mildere Mittel seien zu berücksichtigen, wenn sie die gleiche Wirkung hätten. Welches mildere Mittel sei besser geeignet, um mehr Verkehrssicherheit zu schaffen? – Die Akteneinsicht habe gezeigt, dass die Senatorin nachgefragt habe, was gestoppt worden sei, nur Mitte oder alles? Wisse die Senatorin mittlerweile, was sie gestoppt habe, und habe sie das Geld an den Bezirk Mitte überwiesen?

Antje Kapek (GRÜNE) bemerkt, wer mit dem Auto zur Kneipe fahre, habe „das Konzept Kneipe“ nicht verstanden. Im Übrigen breche eine Autobahn nach der anderen zusammen, was nicht zu mehr Sicherheit führe. Der Ausweichverkehr in der Königin-Elisabeth-Straße sei eine starke Belastung für die Anwohnenden und mache die Straße, die eine Hauptverkehrsstraße sei, kaputt. Man müsste Schwerlastverkehr die Abfahrt von der Autobahn verbieten und gleichzeitig die Wohngebiete vor Durchgangsverkehr schützen, sei es mit einem Poller, Modalfilter oder einer Einbahnstraßenregelung. Verkehrsberuhigende Maßnahmen würden oft nicht genehmigt; zuständig seien zwar die Bezirke, aber der Senat finde über die Finanzierung den Hebel zur Verhinderung. Die Folge sei, dass Planungsleistungen Kosten verursacht hätten und bezahlt werden müssten, es aber nicht zur Umsetzung komme. Wer hafte für die entstandenen Kosten? Werde das Land Berlin dem Bezirk diese Kosten erstatten? Es stehe im Raum, ob die Senatorin persönlich hafte, denn es sei eine klare Entscheidung der Hausleitung der SenMVKU gewesen, die Umsetzung nicht zu genehmigen. Welche weiteren Fälle gebe es?

Lucas Schaal (CDU) hält entgegen, dass der BzStR für viel Geld Kiezspaziergänge durchgeführt habe, die aber eine interne Beteiligung und nicht eine Beteiligung der Anwohnenden gewesen seien. Es sei nicht richtig, dass 25 Teilnehmende bei 8 500 Menschen im Wohngebiet als demokratische Legitimation angeführt würden, um ein ganzes Wohngebiet zu einem Kiezblock umzubauen. Insofern sei die Entscheidung der Senatsverwaltung korrekt gewesen, dem Einhalt zu gebieten. Die Koalition werde den Antrag ablehnen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) schildert, Kneipen in solchen Kiezen hätten Probleme, Flaschen und Waren angeliefert zu bekommen, weil Lkws nicht mehr vorfahren könnten. Im Übrigen kämen auch Gäste mit dem Auto, von denen jeweils einer keinen Alkohol trinke. Es sei nicht richtig, dass Feuerwehr und Polizei in allen Bezirken beteiligt würden. Teilweise würden ihre Stellungnahmen nicht berücksichtigt. Man müsse zu einer verpflichtenden Befragung von Feuerwehr und Polizei kommen. Es seien grüne Senatorinnen gewesen, die nicht dafür gesorgt hätten, dass sich der Verkehr auf Autobahnen, Hauptstraßen und Brücken vernünftig

bewegen könne, sodass sich dieser nun durch Wohngebiete quäle. Es gehe nicht darum, Kieze einzumauern, sondern darum, Verkehr um Kieze herumzuleiten. Daher sei der Antrag falsch.

Antje Kapek (GRÜNE) wendet ein, dass zumindest die Beteiligung der Polizei in der StVO festgeschrieben sei. Dies sollte auf Bundesebene um die Feuerwehr ergänzt werden. Der Innenausschuss habe die Innensenatorin gebeten, sich dafür einzusetzen. Auch für die Autobahnen sei der Bund zuständig. Bei allem einen Zusammenhang zu den ehem. grünen Verkehrs-senatorinnen herzustellen, sei nicht nachvollziehbar. In den Akten sei belegt, dass Feuerwehr und Polizei in jedem einzelnen Fall beteiligt würden. Ein Problem seien verfügbare Ansprechpersonen in den Wachen; hier sei eine Neuregelung notwendig. Beim Kiezblock in Mitte habe es deutlich mehr Beteiligung gegeben als bei der Umgestaltung der Torstraße. Der Bezirk habe eine nach LHO ausgeschriebene Planungsleistung beauftragt. Diese müsse bezahlt werden. Im Raum steht die Frage, wer die Kosten übernehme.

Tino Schopf (SPD) bemerkt, Wirte in seinem Wahlkreis hätten einen Kiezblock begrüßt, weil Gäste in den Sommermonaten draußen länger ohne Lärm- und Geruchsbelästigung verweilen könnten. Seine Fraktion halte Kiezblocks für ein sinnvolles Instrument, um die Lebensqualität und Verkehrssicherheit in Wohngebieten zu verbessern, allerdings „mit Augenmaß und nicht mit der Gießkanne“. Poller seien dabei immer das letzte Mittel und sollten nicht das erste sein. In der Pressemitteilung vom 15. Mai werde suggeriert, dass wichtige Aspekte des gesellschaftlichen Miteinanders sowie Dienstleistungen des täglichen Bedarfs nicht hinreichend berücksichtigt und notwendige Wirtschafts- und Lieferverkehre, die Belange der Müllabfuhr und die Erreichbarkeit durch Polizei und Feuerwehr unzureichend beachtet worden seien. An welchen konkreten Zahlen, Daten und Fakten mache SenMVKU dies fest? Wo seien Bürger/-innen nicht beteiligt worden? Wo sei ein BVV-Beschluss missachtet worden? In Mitte gebe es zu den Kiezblocks entsprechende BVV-Beschlüsse. Wo seien Rettungskräfte, Polizei und Feuerwehr nicht beteiligt worden? Nach seiner Kenntnis sei dies in Mitte passiert. In Trep-tow-Köpenick gebe es eine ähnliche Situation.

Ein taz-Bericht vom 9. Oktober gehe auf die Akteneinsicht der Frau Abg. Hassepaß zurück. Die Erkenntnisse aus diesem Artikel würfen einige Fragen zum Thema Transparenz, Rechtmäßigkeit und finanzielle Verantwortung auf. Die Entscheidung sei offenbar trotz bekannter vertraglicher Verpflichtungen und entsprechender Kosten viel früher getroffen, aber nicht kommuniziert worden. Warum habe die Senatorin die Entscheidung zum Finanzierungsstopp bereits am 9. Dezember 2024 getroffen, diese aber weder dem Bezirk Mitte noch dem Koalitionspartner mitgeteilt, obwohl ihr lt. internen Einschätzungen bekannt gewesen sei, dass daraus einklagbare Kosten für das Land Berlin entstehen könnten?

Niklas Schenker (LINKE) erkundigt sich nach dem Stand hinsichtlich der Erarbeitung eines Leitfadens für Kiezblocks durch SenMVKU.

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt nach dem Stand des Gerichtsverfahrens. Kiezblocks seien eine hochdemokratische Angelegenheit; die Idee komme aus den Kiezen durch Bürgerinitiativen, Einwohneranträge und gemeinsame Beschlüsse in den Bezirken. Wenn SenMVKU die Mittel entziehe, sei dies auch ein Entzug der Demokratie. Poller seien das letzte Mittel, wenn bspw. Autofahrende nach der Einrichtung von Fahrradstraßen die Regeln brächen, weil Polizei und Ordnungsämter nicht genügend Ressourcen für ständige Kontrollen hätten. Insofern sei die Behauptung falsch, dass man sich Poller als erstes Mittel wünschen würde.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) sagt, dass ihm Wirte etwas anderes erzählten. Es bleibe dabei, dass die Beteiligung der Feuerwehr nicht geregelt sei. In vielen Bezirken werde die Feuerwehr nur angeschrieben, und danach passiere nichts. Daher müsse die Beteiligung der Feuerwehr und der Rettungsdienste bei Eingriffen verbessert werden, denn es gehe um Menschenleben.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erklärt, dass sie eine Verkehrswende mit Augenmaß und nicht mit Pollern praktiziere. Es gelte, negative volkswirtschaftliche Effekte durch Nichtgewährleistung des Verkehrsflusses und Belastung der Hauptstraßen durch „willkürliche und unabgestimmte“ Einrichtung von Kiezblocks zu verhindern. Diese Effekte müssten immer mitbetrachtet werden, und im Nachgang müsse eine Evaluierung durchgeführt werden. SenMVKU stehe dazu kontinuierlich mit dem Bezirk Mitte im Gespräch. Sie habe nichts gestoppt, sondern sei ins Gespräch mit Mitte gegangen, um zu guten und sinnvollen Lösungen für alle Verkehrsteilnehmenden und die Anwohner/-innen zu kommen. Die Feuerwehr sei in Mitte als Träger öffentlicher Belange beteiligt worden und habe erklärt, dass sie nach Vorlage konkreter Unterlagen zu den Auswirkungen Stellung nehmen könne; diese konkreten Unterlagen seien jedoch nicht vorgelegt worden. Insofern sei es vermessen, davon zu sprechen, dass die Feuerwehr hinsichtlich der Auswirkungen der Planungen beteiligt gewesen sei.

An den angeführten taz-Artikel und eine Entscheidung mit finanziellen Auswirkungen Ende 2024 könne sie sich nicht erinnern. Nach ihrer Erinnerung habe sie im Mai 2025 eine Entscheidung getroffen. Der Leitfaden zur Verkehrsberuhigung in Kiezen solle eine Hilfestellung für die Bezirke sein und befinde sich derzeit in Überarbeitung. Hinsichtlich des Mahnbescheides gegen das BA Mitte verweise sie auf das Bezirksamt.

Antje Kapek (GRÜNE) unterstreicht, alle Bezirke, mit denen sie im Austausch stehe, beteiligten die Feuerwehr. In Mitte hätten die Unterlagen der Feuerwehr noch nicht vorgelegen, weil man sich noch im Beteiligungsverfahren befunden habe; dies wäre der nächste Schritt gewesen. Es sei nicht redlich, mangelnde Unterlagen zu monieren. Wer trage jetzt die Kosten für den entstandenen Schaden für das Land Berlin?

Tino Schopf (SPD) verweist darauf, dass lt. taz-Artikel vom 9. Oktober der Referent des Staatssekretärs nach Mitteilung der Senatorin, dass im nächsten Jahr keine Fortführung der Finanzierungszusage bezüglich des Fußverkehrsmodellprojekts in Mitte erteilt werden dürfe, die Fachabteilung entsprechend angewiesen habe.

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt, welche mildereren Mittel die Senatorin plane und wann umsetzen wolle und ob die dem Bezirk zugesagten Finanzmittel mittlerweile freigegeben worden seien.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, die Feuerwehr sei vielleicht beteiligt worden, habe aber nicht zugestimmt, weil sie keine Unterlagen gehabt habe. Zu der Frage, ob ein Schaden entstanden sei, werde sie sich nicht äußern. Aus ihrer Sicht sei kein Schaden entstanden. Insofern brauche sie nicht auszuführen, ob irgendjemand einen nicht entstandenen Schaden übernehme. Der taz-Artikel sei unzulänglich zitiert worden; lt. zwischenzeitlich erfolgter Recherche stehe dort, dass ohne Zustimmung der Hausleitung keine Fortführung der Finanzierungszusage bezüglich des Fußverkehrsmodellprojekts in Mitte erteilt werden dürfe. Sie habe in dem Moment keine Entscheidung getroffen.

Antje Kapek (GRÜNE) erwidert, es gehe hier um Haushaltsrecht. Mitglieder der SenMVKU hätten lt. Akteneinsicht darauf hingewiesen, dass Schaden für das Land Berlin entstehe, wenn man den Wünschen der Senatorin nachkomme. Dieser Schaden sei nun haushälterisch entstanden; Rechnungen für beauftragte Dinge hätten beglichen werden müssen, sodass sich die Frage stelle, wer hafte und die Rechnungen am Ende bezahle. Wenn sich die Senatorin ahnungslos stelle, werde ihre Fraktion noch einmal nachfassen. Herr Abg. Schaal könne in dieser Angelegenheit E-Mails schreiben, die Senatorin sei aber an Recht und Ordnung gebunden.

Oda Hassepaß (GRÜNE) erinnert an die Beantwortung ihrer Fragen.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) teilt mit, ihr Haus habe dazu Stellung genommen, was im Falle einer Kündigung des Planers passieren würde, es sei aber keine Kündigung des Planers erfolgt. Ihre Rechtsabteilung habe dann gesagt, sollte es zu einer Kündigung kommen, sei ein Schadenersatzanspruch ggf. nicht auszuschließen, es sei aber nicht zu einer Kündigung gekommen. Insofern habe sie nicht gegen eine Stellungnahme ihres Hauses gehandelt. – Sie habe bereits zu Beginn ausgeführt, mildere Mittel seien z. B. Bremsschwellen oder Einbahnstraßenregelungen. Der Bezirk habe Poller gesetzt, weil diese am preiswertesten seien. Insofern habe keine Abwägung hinsichtlich der Verhältnismäßigkeit der Mittel stattgefunden. SenMVKU stehe weiterhin mit dem Bezirk im Austausch; wenn den Bedenken nachgekommen werde, könne die Mittelzusage ihres Hauses erfolgen. Man sei zuversichtlich, dass die Finanzierungszusage noch vor dem nahen Kassenschluss 2025 erfolgen könne.

Oda Hassepaß (GRÜNE) stellt die Nachfrage, ob die Senatorin für Bremsschwellen sei oder deren Finanzierung ebenfalls stoppen würde, nachdem sie sich bereits einmal gegen die Einführung von Bremsschwellen gewandt und auf Schwierigkeiten für Rettungsfahrzeuge und Busse verwiesen habe. Ihre Fraktion sei ein großer Fan der Berliner Kissen.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) hält entgegen, dass sie Beispiele für mildere Mittel genannt habe. Sie könne sich nicht daran erinnern, dass sie gesagt habe, dass es Bremsschwellen mit ihr nicht geben werde.

Oda Hassepaß (GRÜNE) äußert, es sei nicht glaubwürdig, wenn die Senatorin Beispiele für mildere Mittel nenne, diese aber eigentlich auch nicht umsetzen wolle. Wenn Verkehrsberuhigung Priorität habe, müsse man sich auf Maßnahmen einigen und den Menschen vor Ort helfen. Wenn die Senatorin keine Maßnahmen gegen den Durchgangsverkehr ergreifen wolle, sollte sie dies offen sagen. Über die Ergebnisse der Akteneinsicht könne man sich später noch einmal austauschen.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) wiederholt, dass SenMVKU im konstruktiven Dialog mit dem Bezirk Mitte sei. Es sei immer eine Einzelfallbetrachtung, das geeignete Mittel für eine Verkehrsberuhigung zu finden. Sie habe mögliche Beispiele genannt und sich klar dazu positioniert, dass ein Poller das letzte Mittel sei und sie die Auffassung des Bezirks, Poller als preiswertestes Mittel generell einzusetzen, nicht mittrage, weil damit viele Einschränkungen und Auswirkungen verbunden seien. Die Akte sei in Gänze eingesehen worden, weshalb sie eine auszugsweise Sachverhaltsdarstellung nicht richtig finde.

Oda Hassepaß (GRÜNE) plädiert dafür, die Akte noch einmal gemeinsam anzuschauen. Die Senatorin verweise auf eine Einzelfallbetrachtung, stoppe aber die Finanzierung aller Maßnahmen, die Poller betreffen. Wie passe dies zusammen?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) verweist auf den Passus, dass keine Finanzierung ohne Zustimmung der Hausleitung erfolge. Poller seien aus ihrer Sicht das letzte Mittel.

Der **Ausschuss** beschließt, dem Plenum die Ablehnung des Antrags – Drucksache 19/2601 – zu empfehlen.

Punkt 5 (neu) der Tagesordnung

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Drucksache 19/2714
Ein Wirtschaftsplan für die Bußgeldstelle

[0421](#)
Mobil
InnSichO(f)

Der **Ausschuss** beschließt ohne Aussprache, dem federführenden Ausschuss für Inneres, Sicherheit und Ordnung die Ablehnung des Antrags – Drucksache 19/2714 – zu empfehlen.

Punkt 6 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Klimapakt des Senates und Investitionen in nachhaltige Mobilität – BVG, Elektrifizierung des Fuhrparks der Landesunternehmen und Ausbau der Ladeinfrastruktur
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Klimapakt und nachhaltige Mobilitätsinvestitionen in Berlin – Fortschritt bei der Elektrifizierung der Busflotte, Ausbau der Betriebshof-Infrastruktur und zentrale Prioritäten für die nächsten Jahre
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD)

[0425](#)
Mobil

[0427](#)
Mobil

Kristian Ronneburg (LINKE) hebt hervor, dass die BVG eine relevante Rolle im Rahmen des Klimapakts habe. Es gehe um die Senkung von CO₂-Emissionen, klimafreundliche Mobilität mit Bussen und Bahnen, den Ausbau von Strecken, die Sanierung und Modernisierung des Netzes, Verlässlichkeit und Pünktlichkeit. Im Widerspruch dazu stehe, dass der Senat Investitionen in zukunftsgerechte und klimaschonende Verkehre kürze. Man sehe dies bei Planungen von neuen Straßenbahnlinien oder Radwegen. Der Senat habe den Klimapakt am 18. November beschlossen, aber noch nicht veröffentlicht. Daher frage er nach den geplanten Maßnahmen mit Mobilitätsbezug – Infrastruktur, Elektromobilität und Umstellung des Fuhrparks, insbesondere E-Busse.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) bemerkt, die BVG sei anders zu sehen als andere Landesunternehmen, weil ihre Schulden automatisch als Staatsschulden registriert würden. Er sei gespannt, wie diese Fragestellung angegangen und gelöst werde. Der Verkehrssektor, insbesondere der öffentliche Verkehr, spiele in Berlin beim Thema Nachhaltigkeit neben Wärme und Kraftwerkserzeugung eine entscheidende Rolle. Ihn interessiere, wie SenMVKU den Verkehrsmix mittelfristig sehe. In welchen Zeiträumen könne Berlin nachhaltig werden?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) trägt vor, der Senat investiere mit dem Haushalt, dem Klimapakt und dem Sondervermögen so viel in Klimaanpassung und -schutz wie nie zuvor, 1,128 Mrd. Euro in anderen Haushalten und 1,4 Mrd. Euro über den Klimapakt. Man fokussiere sich auf die großen Dinge und investiere mit dem Klimapakt in die Unternehmen. Die BVG verfüge über 277 E-Busse, was 18 Prozent der Flotte ausmache. Die vollständige Dekarbonisierung sei bis 2035 vorgesehen. Die Eigenkapitalzuführung solle eine schnellere Dekarbonisierung der Busflotte ermöglichen; dafür seien hohe Investitionen nötig. Im Rahmen des Klimapakts seien die Beschaffung weiterer 270 E-Gelenkbusse und der Betrieb als Flexlader vorgesehen. Dazu sei der Aufbau von Ladeinfrastruktur mit 20 Endstellen bis 2028 erforderlich. Es würden Betriebshöfe in der Säntisstraße und Köpenicker Landstraße gebaut. Die CO₂-Einsparung der Busse liege bei ca. 28 000 t pro Jahr, was -8 Mio l Diesel entspreche.

Dr. Daniel Hesse (BVG) ergänzt, Klimafreundlichkeit sei ein Kernanliegen. Die BVG verfolge das Thema Dekarbonisierung zielstrebig seit 2017. Es gehe nicht nur um die Anschaffung von Fahrzeugen, sondern um einen Systemwechsel, sodass man viel Infrastruktur aufbauen müsse. Bis 2028 würden 20 Endhaltestellen mit Schnellladern ausgerüstet. Die BVG werde zwei neue Betriebshöfe an drei Standorten „an den Start bringen“. An sieben bzw. acht Standorten habe man „sehr viel vor“. Die BVG habe mit dem System E-Bus gute Erfahrungen gemacht und werde diesen Weg weiter beschreiten.

Kristian Ronneburg (LINKE) erkundigt sich nach der Beschaffungsstrategie bis Mitte der Dreißigerjahre. Wie sei der weitere Hochlauf geplant? Welche Zeitmarken seien in den nächsten zehn Jahren wichtig? Wie komplex werde der Umbau der Betriebshöfe sein? Wie stehe es um elektrisch betriebene Doppelstockbusse? Wann könnten diese eingesetzt werden? Wie habe sich die Reichweite der E-Busse in der Praxis bewährt? Gebe es bei E-Bussen nach wie vor Mehrbedarf an Bussen und Personal, ggf. in welcher Dimension?

Antje Kapek (GRÜNE) begrüßt, dass es hier bei der BVG vorangehe. Die Frage sei, wie, wann und von wem bezahlt. Mit dem neuen Betriebshof in der Nalepastraße gehe es voran. Das ursprüngliche Ziel der Dekarbonisierung bis 2030 werde man nicht schaffen. Wenn dies bis 2035 erfolgen solle, stelle sich die Frage nach dem Maßnahmenplan zur Errichtung von Ladeinfrastruktur und dessen Ausfinanzierung bzw. den noch fehlenden Mitteln.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) fragt nach dem Verhältnis der Eigenkapitalzuführung und der Investitionen der BVG sowie der Investitionen und der CO₂-Einsparung pro Jahr. Könne die BVG die genannten 28 000 t bestätigen? Wenn man schnell ein nachhaltiges Berlin erreichen wolle, müssten die Investitionen, die am meisten brächten, besondere Priorität haben. Gehöre die BVG zur Gruppe „most bang for the buck“?

Johannes Kraft (CDU) schließt die Frage an, mit welcher Einsparung an Dieselkraftstoff o. Ä. die BVG rechne. Daraus ließe sich die CO₂-Einsparung ermitteln. Dies wäre der Tank-

to-Wheel-Ansatz, allerdings stelle die EU bei Kfz künftig auf den Well-to-Wheel-Ansatz ab, sodass auch die CO₂-Bilanz während der Herstellung eingepreist werden müsse. Welche Erkenntnisse habe die BVG über Wartungsaufwand/-kosten und Lebensdauer von E-Bussen im Vergleich zu Verbrennerfahrzeugen? Gebe es Lebenszykluserfahrungen mit Akkus?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) äußert, Kernanliegen der BVG sollte ein funktionierender, zuverlässiger und pünktlicher ÖPNV sein. Die Bürger sähen Klimafreundlichkeit höchstens als zweites oder drittes Kernanliegen. Die BVG müsse ihre Probleme in den Griff bekommen. Was koste ein E-Gelenkbus im Vergleich zu einem normalen Gelenkbus? Interessant sei die Frage, wie viele Busse zusätzlich zur Verfügung gestellt werden könnten, wenn man auf konventionelle Antriebe setze. Sei für die BVG ein Thema, dass nicht alle Feuerwehkräfte für Brände von E-Bussen geschult seien? Erhielten Ladestellen auf Betriebshöfen ein Dach, oder müssten diese wegen der Brandgefahr oben frei bleiben?

Dr. Daniel Hesse (BVG) legt dar, die BVG habe verschiedene Fahrzeuge getestet und werde sowohl auf den Betriebshöfen als auch unterwegs nachladen, wenn die Infrastruktur im Stadtgebiet zur Verfügung stehe, was das Reichweithethema de facto eliminiere. Man habe E-Busse schon 41 Stunden und 480 km am Stück fahren lassen. Damit werde man „mehr oder weniger ein Eins-zu-eins-Verhältnis“ ohne Mehrbedarf an Fahrzeugen erreichen. Ohne Betankungsnotwendigkeit müssten sich „eigentlich noch mehr Freiheitsgrade“ ergeben. Für weitere Fahrzeugbeschaffungen müsse ausreichend Infrastruktur zur Verfügung stehen. Die alte Infrastruktur auf den Betriebshöfen müsse saniert werden. Vor Anfang der Dreißigerjahre werde man voraussichtlich nicht mit dem Thema fertig werden. Maßgabe sei 2035.

Gelenkfahrzeuge seien bestellt und würden 2026/27 zulaufen. Die beiden neuen Betriebshöfe würden 2027/28 hochlaufen. Zum Ende der Dekade werde man Fahrzeugbeschaffungen – Eindecker, Gelenkbusse und Doppeldecker – „an den Start bringen“. Doppeldecker brauchten den meisten Vorlauf, da es sich um eine spezielle Anfertigung für Berlin handle. Doppeldecker dürften wegen der Brücken nicht zu hoch und nicht zu schwer, aber sehr lang sein. Lt. Studie könne man Doppeldecker mit Flexladestrategie betreiben. Auch die Nutzung für autonome Fahrzeuge sei angedacht.

Die Finanzierung der Dekarbonisierung sei im Verkehrsvertrag hinterlegt, es gebe aber „keine Ausfinanzierung im Sinne eines Blankoschecks“, sondern Finanzierungsschritte in Abstimmung mit der Senatsverwaltung. Der jetzige Umsetzungszeitraum sei finanziert.

Die Frage nach dem Preis pro Tonne CO₂ sei komplex. Die BVG habe am Anfang eine hohe Investition, Stichwort Infrastruktur, dann aber eine langfristige Nutzung. Die Ladeinfrastruktur habe wenig bewegliche Teile und wenig Software, um eine lange Nutzbarkeit zu erreichen. Die Intelligenz werde auf die Fahrzeuge konzentriert. 2019 bis 2025 habe die BVG 49 Mio. t CO₂ eingespart; insofern sei die Frage, auf welche Investitionen und welchen Zeitraum man dies umrechnen wolle. Auf jeden Fall hätten diese Investitionen eine Vermeidungsgarantie, denn bei den Bussen wisse man, wie viel Dieselmotorkraftstoff durch den Einsatz von E-Bussen eingespart werden könne. Ein Fahrzeug lege 70 000 km pro Jahr zurück. Studien zeigten, dass die Emissionen eines E-Busses auch bei Einbeziehung der Batterien und CO₂-Fußabdrücke der Stromversorgung in Herstellerländern in kürzester Zeit wesentlich besser als bei einem Dieselfahrzeug seien. Bei Einbeziehung der Bauthemen werde das Thema „beliebig komplex“. Bei der Luftqualität sei der Impact sehr direkt nachvollziehbar.

Ungefähr 80 Prozent der Wartungskosten betreffen nicht den Antrieb, sondern Türen, Scheibenwischer, Reifen etc., was sich durch den Einsatz von E-Bussen nicht ändern werde. Bei der Lebensdauer der Fahrzeuge sei man noch nicht an dem Punkt, dass man bei den restlichen 20 Prozent massive Unterschiede erkenne. Im Hochlauf zeigten sich in bestimmten Punkten Verbesserungsmöglichkeiten, die man wahrscheinlich erst in der nächsten Fahrzeuggeneration sehen könne. Die Fahrzeuge etablierter Hersteller performten genauso gut wie Dieselfahrzeuge. Batteriewechsel seien nach sechs Jahren vorgesehen. Nur bei einem Teil der Fahrzeuge müsse man dies jetzt schon machen, denn Batterien hielten länger als angenommen. Mit Softwareüberwachung und besserer Behandlung der Fahrzeuge könne man noch mehr herausholen. Die Batterieleistung habe sich in den letzten Jahren deutlich verbessert. Natürlich kümmere sich die BVG vorrangig um ihre Fahrgäste. Dies sei ebenfalls ein Kernanliegen und das ÖPNV-Angebot an sich schon ein Beitrag zum Klimaschutz.

Der Austausch mit der Feuerwehr sei sehr eng; es würden Übungen mit E-Fahrzeugen durchgeführt. Die Gestaltung der Betriebshöfe erfolge in Abstimmung mit der Feuerwehr. Um ein Maximum an Sicherheit zu gewährleisten, würden diese nicht überdacht. Elektrobusse seien generell nicht bandanfälliger als Dieselbusse, ein Risiko bestehe aber beim Laden, sodass auf den Betriebshöfen nicht zu viele Fahrzeuge an einem Ort stehen sollten.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, welche Auswirkungen der alternative Finanzierungsmodus auf die künftig gebundenen Kosten für den Landeshaushalt haben werde, wie sich dies in Verkehrsvertragsentgelten niederschlagen werde, wie sich die Kürzung von 40 Mio. Euro in der zweiten Lesung des Haushalts 2026/27 auswirken werde, wie das Monitoring bei der Umsetzung des Klimapakts laufen werde, welche Rolle das Thema Photovoltaik bei der BVG spiele, welche Überlegungen es für Bahnhofs- und Haltestellendächer gebe und wie der Stand hinsichtlich neuer Wartehäuschen sei.

Antje Kapek (GRÜNE) schließt die Fragen an, ob man in den Wendeschleifen Ladeinfrastruktur aufbauen könne, was insbesondere in der kalten Jahreszeit und bei längeren Stauzeiten sinnvoll sein könne, ob beim Gewicht der Batterien neue Entwicklungen existierten und ob es bei den neuen Betriebshöfen/Werkstätten eine Refurbishment-Abteilung geben werde.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) äußert, der Ansatz zum Thema Reichweite und Mehrbedarf sei gut. Er hoffe, dass dieser auch in der Wirklichkeit funktionieren werde. Er bitte um eine schriftliche Information, möglichst noch in diesem Jahr, zum Thema, wie viel Investition man für eine Tonne CO₂-Vermeidung brauche, wobei Investitions- und Betriebskosten getrennt ausgewiesen werden sollten, damit man einen Vergleichsmaßstab wie in anderen Bereichen habe. Wie würden die Schulden der BVG mit Blick auf die EU-Schuldenbremse verbucht? Wenn dazu heute niemand etwas sagen könne, bitte er um eine schriftliche Auskunft.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) verweist hinsichtlich der erwähnten zweiten Lesung des Haushaltsplans auf die aktuelle Fassung der Änderungsanträge. Die Frage des Herrn Abg. Dr. Kollatz würde sie gerne in Zusammenarbeit mit SenFin schriftlich beantworten.

Dr. Daniel Hesse (BVG) schildert, bei allen Bauthemen habe die BVG die Auflage, Gründächer oder Photovoltaik mitzudenken. Beim Betriebshof Säntisstraße würden Solaranlagen errichtet, auch bei Umbauten werde dies geprüft, allerdings reichten solche PV-Anlagen nicht aus, um die gesamte E-Flotte zu betreiben. Pro Betriebshof sei ein Mittelspannungsanschluss

mit 10 MW geplant. Die BVG sei auf Flexladung im Stadtgebiet angewiesen, auch an Wendeschleifen. Die Fahrzeuge würden durch die Batterien schwerer, sodass Doppeldecker eine Herausforderung seien. Beim Gewicht pro Energieeinheit sei eine Batterie schlechter als Dieselantrieb. Die Flexladung habe auch das Ziel, Batteriegrößen zu verkleinern. Damit sei man beim Fahrzeuggewicht besser aufgestellt. Zudem baue die BVG darauf, dass Batterien in der Entwicklung leichter würden. Refurbishment von Batterien werde die BVG nicht selbst machen; es gebe Verträge mit den Herstellern zur Abnahme alter und zum Nachkauf neuer Batterien. Das Recycling in der Industrie komme erst langsam in Bewegung.

Kristian Ronneburg (LINKE) wendet ein, dass die Koalitionsfraktionen in der zweiten Lesung bei Titel 83130 ca. 17 Mio. Euro 2026 und fast 23 Mio. Euro 2027 gekürzt hätten. Welche Auswirkungen werde dies auf die Eigenkapitalausstattung der BVG haben?

Senatorin Ute Bode (SenMVKU) antwortet, dass sie sich auf die zweite Lesung im Hauptausschuss beziehe, wo es diese Änderungsanträge so nicht gegeben habe.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechungen ab.

Punkt 7 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.