

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

64. Sitzung
17. Dezember 2025

Beginn: 14.01 Uhr
Schluss: 17.07 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

Vorsitzender Lars Bocian: Frau Senatorin, bitte schön, Sie haben das Wort!

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Sehr geehrte Gäste! Ich möchte gern zu der von mir heute unterzeichneten und gestern durch den Senat beschlossenen Revision des Verkehrsvertrages berichten. Wir haben diese Revision in zwei Teile aufgeteilt. Wir haben jetzt darüber befunden, dass die BVG zum 1. Januar 2026 finanziell entsprechend ausgestattet ist, und wir haben uns zu Zukunftsthemen der BVG verständigt. Im zweiten Teil wird dann die Feinarbeit hinsichtlich der Revision des Verkehrsvertrages stattfinden.

Was ist jetzt bei dieser Revision wesentlich? – Wir haben sowohl das Thema Stabilität als auch das Thema Zukunft in den Blick genommen. Für uns ist maßgeblich, dass der Stabilisierungskurs, den Henrik Falk und ich gemeinsam beschlossen haben, nämlich Stabilität vor Wachstum, weitergeführt wird und dass die BVG die Möglichkeit erhält – – Und wir sehen es täglich sowohl auf der Straße als auch im persönlichen Erleben, wir verfolgen es aber auch natürlich bei den Pünktlichkeits- und Zuverlässigkeitsdaten, dass die BVG wesentlich stabiler geworden ist und wirklich schon wieder sehr gute Werte erhält, und diesen Weg werden wir gemeinsam fortbeschreiten. Das ist das Erste.

Wie statten wir die BVG finanziell aus? – Wir statten sie so gut aus, wie die BVG noch nie ausgestattet war, mit 1,3 Milliarden Euro, die wir über den Haushalt, und zwar den Gesamthaushalt des Landes Berlin, investieren, und 6,8 Millionen Euro dann noch mal zuzüglich aus dem Sondervermögen, auch wenn das Sondervermögen auch in diesem Jahr mit im Haushalt enthalten ist, unter 2980.

Damit finden wir auch den Weg, die Infrastruktur und den Klimaschutz weiter zu stärken. Im Fokus steht dabei der Fahrgast, natürlich das Team BVG, und wir haben die 120 Millionen Euro, die die BVG jetzt zusätzlich zu tragen hat, aufgrund des Tarifabschlusses, der in diesem Jahr geschlossen worden ist, auch auffangen können, und damit stellen wir die BVG so auf, dass sie Personal gewinnen kann, und die personellen Sorgen, die bestanden haben, in dem Ausmaß überhaupt nicht mehr bestehen und sicherlich auch in Zukunft nicht bestehen werden, und wir investieren in die Infrastruktur.

Wir denken aber auch an die Zukunft. Das gemeinsame Ziel eines neuen Mobilitätssystems für Berlin wird dabei verfolgt, und zwar durch Teilautomatisierung, durch den Ausbau der emissionsfreien Busflotte, durch neue und moderne Betriebshöfe und Werkstätten und durch autonomes Fahren. Wir werden auch noch eine Plattform vorstellen, die dann 2027 gelauncht werden soll, und diese Plattform sorgt dafür, dass die drei Apps, die wir heute noch haben, zusammengeführt werden und jeder nach seinen individuellen Mobilitätsbedürfnissen diese App dann auch konfigurieren kann und insofern ein leichter Zugang zu den Mobilitätsangeboten in der gesamten Stadt dann entsprechend stattfinden kann.

Die finanzielle Absicherung dient den benötigten Investitionen. Das BVG-Leistungsniveau wird in den Jahren 2026 und 2027 zunächst konstant gehalten und spätestens zum Jahr 2030 werden wir mit einem Leistungsaufwuchs von 2,3 Prozent mehr Leistungen als 2026 auf der Schiene und auf der Straße haben, und für die Jahre ab 2031 haben wir dann noch mal ein Mindestwachstum von 0,75 Prozent vereinbart.

Zieljahr zur vollständigen Dekarbonisierung ist das Jahr 2035. Wir haben eine Pilotierung eines stillen Fahrgastrufs mit aufgenommen. Dieser dient der subjektiven Fahrgastsicherheit.

Und wir haben eine Festlegung von übergeordneten Kennzahlen vorgenommen, und wie schon ausgeführt, dazu erfolgt dann im 1. Halbjahr 2026 eine Detaillierung, wie diese Kennzahlen dann hinterlegt werden sollen. Wir sichern damit den hohen Bestand, den wir haben, und wir legen die Grundlage für einen sehr seriösen Ausbau der BVG, und mir bleibt an dieser Stelle, den Verhandlungsteams ganz herzlich zu danken! – Nach dem, was ich aus den Verhandlungen heraus mitbekommen habe, sind diese sehr gut, konstruktiv und mit gutem gegenseitigen Verständnis gelaufen. Herr Schötz war ein ganz wesentlicher Player. Bitte ganz herzlichen Dank an die beiden Teams ausrichten! Ich glaube, die Verhandlungen sind in einem anderen Geist geführt worden, habe ich jedenfalls von der Seite mitbekommen, als bislang, und diesen Weg werden wir weiter mit der BVG beschreiten. Vielen Dank! – Das ist der erste Punkt.

Der zweite Punkt, von dem ich berichten möchte, ist der Punkt zu Dialogdisplays, denn da haben wir auch einen ganz großen Erfolg zum Jahresende zu feiern. Mit viel Engagement meines Hauses, der beteiligten Partner und vor allem der Bezirke wurden 48 neue Dialogdisplays beschafft und installiert. Im Haushaltsjahr 2025 standen hierzu Mittel in Höhe von 500 000 Euro für die Beschaffung von Geräten zur Verfügung. Es wurde dabei festgelegt, dass die Dialogdisplays zentral durch meine Verwaltung beschafft und den Bezirken zur Verfügung gestellt werden sollten, und hierfür wurde eine europaweite öffentliche Ausschreibung erfolgreich durchgeführt und im September 2025 der Zuschlag erteilt. Bereits Mitte Oktober wurden die ersten 14 Geräte nach Berlin geliefert und sukzessive für die Inbetriebnahme vorbereitet. Ab Anfang November wurde mit der Errichtung und Inbetriebnahme der Geräte begonnen. Die formale Abnahme der 48 Dialogdisplays erfolgte durch meine Verwaltung seit Anfang Dezember und ist nunmehr erfolgreich abgeschlossen. Das Projekt ist damit mit hohem Druck erfolgreich umgesetzt worden, und die Dialogdisplays werden ab jetzt einen Beitrag zu sicheren Mobilität in Berlin leisten. Auch hier ganz herzlichen Dank allen Beteiligten, die dieses Projekt in dieser Geschwindigkeit umgesetzt haben!

Vorsitzender Lars Bocian: Sie können nun kurze und konkrete Nachfragen zu den Berichten der Senatsverwaltung stellen. Es liegen mir schon einige Wortmeldungen vor: Frau Kapek, Herr Ronneburg, Frau Hassepaß, Herr Kraft, Herr Schopf, Herr Wiedenhaupt, und wir beginnen mit Kollegin Kapek. – Bitte schön!

Antje Kapek (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich glaube, um es vorweg zu sagen, ich fände es gut, wenn wir uns mit der Revision des Verkehrsvertrages noch mal ausführlicher befassen würden, würde anregen, dass wir zum Beispiel im Januar die BVG noch mal einladen, um die – – Das kann man jetzt hier unter Bericht des Senats nicht erschöpfend, glaube ich, behandeln. Deshalb nur ganz kurz zwei, drei Verständnisfragen.

Erstens, Frau Senatorin, sagten Sie gerade, frühestens 2030 gibt es wieder einen Aufwuchs der Leistungen um 2,3 Prozent, mehr als 2026. Aber die gesamte Fortschreibung in der Revision des Verkehrsvertrages basiert ja auf dem Jahr 2024, in dem ich im Verhältnis zu dem, was 2020 mal vereinbart wurde, schon eine erhebliche Minderleistung perpetuiert habe, sprich, die Minderleistung aus dem Jahr 2024 wird jetzt am Ende dann zehn Jahre festgeschrieben, und selbst der Aufwuchs um 2,3 Prozent in fünf Jahren kommt ja nicht auf das Ursprungsniveau von 2020 zurück. Nichtsdestotrotz, wie wollen Sie das denn finanzieren? Denn selbst dafür brauchen Sie ja noch mal 0,75 Prozent Aufwuchs, für die bislang keine Finanzmittel hinterlegt sind.

Zweitens ist in der Revision, so wie ich es jetzt verstanden habe, keine einzige U-Bahn-Linie mehr hinterlegt, deshalb auch die Frage: Was wird es denn nach Ihrem Verhandlungsergebnis bis 2030 für U-Bahn-Linienprojekte geben?

Die letzte Frage, das habe ich zu Beginn der Ausschusssitzung schon gesagt, ich mache es jetzt mal ganz einfach: Gibt es eine eigene Verkehrssimulation zum Verkehr des 16. Bauabschnittes, ja oder nein? Hat der Senat vor Öffnung der A100 am Treptower Park eine eigene vom Senat beauftragte Verkehrssimulation durchgeführt, ja oder nein?

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Kollege Ronneburg, bitte schön!

Kristian Ronneburg (LINKE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ja, ich denke, ich kann mich auch Frau Kapek anschließen, dass das eigentlich noch einmal ein Thema wäre, was wir vielleicht noch mal ein bisschen genauer im nächsten Jahr oder vielleicht Anfang nächsten Jahres beleuchten sollten, das Thema Verkehrsvertragsrevision, das würde ich jetzt mal anheimstellen. Nichtsdestotrotz ist es wichtig, dass wir jetzt auch noch mal in dieser kurzen Aussprache zum Bericht darüber sprechen. Wir hatten das jetzt ja auch vernommen über die Presse und die entsprechenden Mitteilungen dazu. Ich glaube, was wir erst mal festhalten könnten, ist eben, dass das eingeschränkte Niveau der Kürzungen von 2024 letztendlich ja verstetigt wird. Ich denke, das ist das, was erst mal die Aussagen so weit sind. Ich denke, das ist objektiv so, und dass wir im Grunde damit unterstreichen oder jedenfalls dann auch der Senat, dass es da erst mal auf absehbare Zeit keine Rückkehr zu dem bislang bestellten Leistungsniveau gibt. Wir sind der Auffassung, dass Senat und BVG besser beraten wären, wenn sie einige Schippen drauflegen würden. Wir unterstellen den Akteuren durchaus auch eine Ernsthaftigkeit. Aber das, was sie jetzt vorgelegt haben, atmet jetzt nicht unbedingt den Geist davon, dass wir Stabilität bekommen und gleichermaßen Wachstum. Ich glaube, darauf läuft es ja hinaus, wir sind weiterhin eine wachsende Stadt. Ich hatte auch Herrn Falk, als er hier war, so verstanden, dass er das ja gar nicht so verstanden wissen möchte, dass es nur rein um Stabilität ginge, sondern dass wir natürlich auch an die Leistungen ranmüssen, also auch den entsprechenden Ausbau. Das, was wir jetzt hier aber mittlerweile sehen –

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Kollege, Sie müssten bitte auch Ihre Frage stellen!

Kristian Ronneburg (LINKE): Ich kann auch kommentieren, und ich kann auch dann die Senatorin einladen, dazu noch mal Stellung zu beziehen. – Genauso auch das Thema Bestellumfang, ist auch eingefroren worden, ist uns so weit auch zugegangen. Beim Bus sind es sogar dramatische Werte, da friert man eigentlich den Bestellumfang auf dem Niveau von unter 2021 ein, und dann ist auch die Frage danach, was überhaupt künftig ein Aufgabenträger noch machen kann. Lassen Sie mich das vielleicht zuletzt noch mal so zuspitzen: Welche Möglichkeiten haben Sie denn als Aufgabenträger mit der BVG? Wie viel Flexibilität ist denn da drin? Denn ich würde jetzt auch mal unterstellen, man möchte nicht nur diesen einen Pfad einschlagen, sondern ich unterstelle mal der BVG, die 2028 dann 100 Jahre BVG feiern wird, dass sie vielleicht bis dahin nicht nur die Losung ausrichten wollen nach dem Motto: Wir fahren wieder stabil! –, sondern wir kommen wieder in ein Ausbauszenario rein. Also, wie viel Flexibilität hat dann am Ende der Aufgabenträger noch? Was ist mit der BVG dazu vereinbart worden, auch da nachzulegen? Das wäre aus unserer Sicht sehr wichtig, dass wir diesen Status quo nicht einfach einfrieren für die nächsten Jahre, und ich halte es nach wie vor auch

trotz Stabilitätsdiskussionen für essenziell, dass wir eine ernsthafte Debatte weiter darüber führen, wie wir schneller aus dieser Misere kommen. Auf mich wirkt es jetzt eher wie ein Einfrieren dieses Zustands.

Vorsitzender Lars Bocian: Vorhin wurde es ja schon angesprochen, dieses Thema wird natürlich noch mal aufgerufen, mit eigenen Besprechungspunkten, und nach unserer Geschäftsordnung ist zum Bericht der Senatsverwaltung kurz und prägnant nachzufragen, nur zum Bericht, ansonsten wird es zum Besprechungspunkt, und dann kann man debattieren. – Die Nächste auf der Redeliste ist die Kollegin Hassepaß. – Bitte schön!

Oda Hassepaß (GRÜNE): Ich glaube, ich habe es gerade so vernommen, dass wir sowieso die Revision des Verkehrsvertrages noch mal in den nächsten Sitzungen diskutieren, deshalb würde ich es jetzt mal nicht so ausführlich machen. Aber was mich schon interessieren würde, Sie haben ja gerade von 2026 und 2027 gesprochen, wo es noch Stillstand statt Wachstum gibt, aber 2028 und 2029 haben Sie jetzt komplett ausgelassen, weil Sie gesagt haben: Wenn es Geld gibt, dann wird es ab 2030 möglicherweise wieder einen Aufwuchs geben. Aber was ist mit 2028, 2029?

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Kollege Kraft, bitte schön!

Johannes Kraft (CDU): Vielen Dank! – Ich will mal zu einem sehr erfreulichen Thema kommen, wie ich finde, nämlich das Thema Dialogdisplays und damit Schulwegsicherheit, Verkehrssicherheit allgemein, sehr gute, schöne Nachrichten. Ich freue mich auch, dass die Bemühungen der Koalition, Ihnen dabei mit ein bisschen Geld zu helfen, jetzt auch umgesetzt wurden. Meine Frage: Sie haben jetzt über die erfreulichen Nachrichten für das Jahr 2025 gesprochen, wird denn diese Beschaffung in den Folgejahren weitergeführt, also diese Samelausschreibung, die Sie europaweit gemacht haben?

Zweiter Punkt: Ist möglicherweise angedacht, vielleicht auch als kleiner Hinweis, auch Dialogdisplays zu beschaffen, die zeitlich gesteuert aktiviert und deaktiviert werden können? Denn es ist nicht selten der Fall, dass vor einer Schule – und da sollen sie ja stehen – eine Tempo-30-Beschränkung in der Zeit zwischen 7 und 18 Uhr oder 6 und 17 Uhr ist, und es ist schon ein bisschen irritierend, wenn eigentlich Tempo 50 ist und das Dialogdisplay – also in der Nachtzeit dann Tempo 50 ist – anzeigt, dass man zu schnell wäre. Nur eine Frage am Rande, nur ein Hinweis, das würde die Sache dann wirklich perfekt machen.

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Kollege Schopf, bitte schön!

Tino Schopf (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank, Frau Senatorin, für den Bericht! – Ich kann der Opposition schon mal kundtun, dass wir den Punkt Revision des Verkehrsvertrages BVG in der nächsten Sitzung dann auch mit auf die Tagesordnung setzen wollen, denn ich denke schon, dass es wichtig ist, dass wir uns hier ausführlich über diese Revision unterhalten. – Den Worten meines Kollegen Kraft brauche ich jetzt nichts weiter hinzuzufügen. Auch wir freuen uns darüber, dass es mit den Dialogdisplays hier funktioniert.

Aber ich habe, Frau Senatorin, zwei Fragen, die jetzt nicht in Ihrem Bericht vorkamen, aber vielleicht können Sie trotzdem noch mal darauf eingehen. Wir hatten im letzten Ausschuss das Thema Azubiticket, und da sagte der Staatssekretär, dass am 11. Dezember im VBB-Aufsichtsrat eine entsprechende Entscheidung getroffen wird. Meine Frage ist, weil das ja hier im Ausschuss auch so kundgetan wurde, der Verkaufsbeginn ist der 1. Februar 2026, und der erste Geltungstag des Azubitickets soll der 1. März 2026 sein: Ist das so im Aufsichtsrat des VBB beschlossen worden?

Eine andere Frage, vielleicht können Sie auch dazu Auskunft geben: Aus der Presse habe ich mit Erstaunen zur Kenntnis nehmen müssen, dass die AV Konfliktbewältigung aufgehoben wurde. Ich hatte da diesbezüglich auch den Staatssekretär angeschrieben. Ich habe bis heute keine Antwort erhalten. Von daher gestatte ich mir, hier die Frage zu stellen, vor welchem konkreten Hintergrund diese Entscheidung getroffen wurde. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Ich muss noch mal darauf hinweisen, dass wir nur Fragen zum Bericht stellen sollten und können. – Herr Kollege Wiedenhaupt!

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Danke, Herr Vorsitzender! – Gut, wir werden den Verkehrsrevisionsvertrag nächstes Mal noch mal besprechen. Aber ich möchte es zumindest nicht unkommentiert lassen, Frau Senatorin, es ist schon ein gewagtes Wortspiel, wenn Sie sagen: seriöser Aufbau, weil die BVG so gut wie noch nie ausgestattet ist, und uns dann mitteilen, dass bis 2030 der desaströse Zustand von 2024 bleibt und man hofft, dass dieser so stabil desaströs bleibt und nicht noch absinkt. Also seriöser Aufbau ist das nicht und eine seriöse Ausdrucksweise finde ich es auch nicht gegenüber den Berlinern, und das zeigt sich ja auch an den vielen Kommentaren, die man heute zu den Artikeln über dieses Thema in der Zeitung lesen kann, dass die Berliner den Kopf schütteln, was das eigentlich soll.

Aber ich möchte dazu schon heute eine konkrete Frage stellen. Das Thema U-Bahn war eben schon einmal kurz angesprochen worden. Sie hatten ja mal hier dargestellt, bei der Verlängerung der U8 wird es 2026 durch Sie den ersten Spatenstich geben. Dann sind Sie zurückgerudert und haben gesagt: Na ja, Spatenstich kann ja auch sein, wenn man seine Machbarkeitsstudie veröffentlicht. – Ist denn in diesem Verkehrsvertrag jetzt vorgesehen, dass beispielsweise die U8-Verlängerung auch wirklich angepackt wird?

Zweites Thema, Dialogdisplays: Wir haben ja verschiedene Ausstattungen dieser Dialogdisplays, teilweise – Gott sei Dank – gibt es ja auch welche, die Daten sammeln, also nicht nur die Frage der Geschwindigkeit, sondern sie sammeln auch, um was für Fahrzeuge es sich handelt, Lkws, Pkws, Räder oder was auch immer, und zu welchen Uhrzeiten sie zu schnell gefahren sind, sodass man auch danach, wenn man sie auswertet, sich überlegen kann, wie man Strukturen verändert, damit man mehr Verkehrssicherheit erreicht. Deshalb meine Frage: Handelt es sich bei diesen 48 neuen Dialogdisplays um welche, die auch Daten speichern können, die man später benutzen kann, oder sind sie in der Tat nur dafür da, die Geschwindigkeit anzuzeigen und möglichst zu verringern?

Vorsitzender Lars Bocian: Frau Kollegin Hassepaß, bitte!

Oda Hassepaß (GRÜNE): Aufgrund der Aktualität muss ich es fragen, obwohl sie nicht dazu berichtet hatten, auf jeden Fall nicht hier im Ausschuss, aber ja im Radio, wie wir vernommen haben, und ich möchte gern wissen, Ihre Idee zu einer dritten Start- und Landebahn am BER: Woher kam denn der Bedarf an Kapazitäten? Wie hat sich das begründet, wenn die jetzigen zwei Bahnen nicht ausgelastet sind? Gibt es Daten aus Ihrer Verwaltung, die Sie darauf hingewiesen haben, Sie sollten das noch mal fordern, oder woher kam das? – Danke!

Vorsitzender Lars Bocian: Zum wiederholten Mal muss ich darauf hinweisen, dass wir hier im Bericht der Senatsverwaltung nur kurze, knappe Fragen zum Bericht der Senatsverwaltung stellen. Für alles andere bitte einen Besprechungspunkt einreichen! – Wir haben heute eine Anhörung, wir haben Gäste, und wir haben auch eine Geschäftsordnung. – Ich habe mich selbst kurz auf die Redeliste gesetzt.

Lars Bocian (CDU): Ich möchte auch zu den Dialogdisplays fragen und das erst mal ausdrücklich begrüßen, gerade wenn sie vor Schulen stehen, ist das für die Verkehrssicherheit

wirklich wegweisend. Danke dafür! – Die Dialogdisplays sind ja jetzt teilweise alles temporäre Dialogdisplays. Werden die verstetigt? Werden die noch mal fest eingebuddelt? Wenn wir nächsten Jahr eventuell neue kriegen – das beantworten Sie ja gleich –, sind das auch wieder diese temporären, oder sind das dann feste Displays?

Vorsitzender Lars Bocian: Zur Beantwortung, Frau Senatorin, bitte schön!

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Vorneweg, andere Kommunen denken über Abbestellungen nach, und andere Länder denken auch über Abbestellungen nach. Wir denken darüber nicht nach. Wir haben das gesichert, was wir derzeit an Leistung auf Straße und Schiene haben, und ich finde, das ist mehr als lobenswert, dass uns das gelungen ist, und ich finde auch, dass Sie als Abgeordnete dies entsprechend auch den Bürgerinnen und Bürgern durchaus kommunizieren können, dass dies gelungen ist, und zwar allen gemeinsam hier gelungen ist.

Es handelt sich um eine Stabilisierung im Sinne des Fahrgastes. Wir haben erlebt, vor welchen Herausforderungen die BVG in diesem Jahr gestanden hat, und auch das finde ich absolut lobenswert, dass wir jetzt da stehen, dass wir nahezu jede Woche bessere Pünktlichkeits- und Zuverlässigkeitswerte in der Auswertung auch erhalten, und das könnte auch mal gelobt und wertgeschätzt werden!

Ich habe in meinem Bericht ausgeführt, dass 2026 und 2027 zunächst konstant gehalten werden. Sie wissen es vermutlich, dass 2027 zwei Betriebshöfe in Betrieb genommen werden, und ich habe darüber hinaus sehr deutlich gemacht, dass spätestens, und ich wiederhole es noch mal, spätestens im Jahr 2030 2,3 Prozent mehr Leistungen als 2026 erbracht werden. Das erklärt oder beantwortet auch die Frage: Was passiert denn 2028 und 2029? Wenn mehr Leistungen erbracht werden, dann müssen diese naturgemäß auch finanziert werden. Ab dem 1. Januar 2028 können dann auch mehr Leistungen entsprechend erbracht oder von uns bestellt werden.

Insofern ist das kein Einfrieren, was wir jetzt haben, sondern wir bringen eine ganz grundsätzliche Stabilität in das System, 2027 werden zwei Betriebshöfe in Betrieb genommen, und spätestens 2030 haben wir einen Zuwachs von Leistungen in Höhe von 2,3 Prozent, aber in den Jahren 2028 und 2029 kann das natürlich auch schon passieren.

Zu den Dialogdisplays und der Fortführung: Natürlich sind wir bemüht, weitere Dialogdisplays anzuschaffen. Ob diese zeitlich gesteuert sind und wir das in die Ausschreibung mit aufnehmen, ob es noch einen bestehenden Rahmenvertrag gibt, das nehme ich gern mit, dazu können wir dann das nächste Mal berichten.

Hinsichtlich der Frage, ob Daten gespeichert werden: Wenn Daten gespeichert wurden, dann müssten natürlich auch entsprechende Messstellen im Stadtgebiet bestehen. Wir sind jetzt froh, dass wir diese Dialogdisplays über eine Rahmenausschreibung, über eine Sammelausschreibung den Bezirken zur Verfügung stellen konnten. Wir haben die Beschaffung organisiert, die Bezirke sind aber jetzt tatsächlich für die Unterhaltung und natürlich auch dafür zuständig, wie sie sie installieren, wir stellen ihnen diese zur Verfügung.

Wie der Vorsitzende bereits ausgeführt hat, nehme ich hier nur zu Fragen Stellung, die sich auch mit dem Bericht des Senats beschäftigen, und insofern habe ich diesbezüglich alle Fragen beantwortet. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Drei weitere Wortmeldungen liegen vor, Kollege Wiedenhaupt, Kollege Ronneburg und Kollegin Kapek. – Herr Wiedenhaupt, bitte schön!

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! – Sie haben mich jetzt etwas verwundert, Frau Senatorin, und deshalb muss ich noch mal nachfragen. Sie haben gerade ausgeführt und sich gelobt, dass es ständig bessere Pünktlichkeits- und Zuverlässigkeitswerte bei der BVG gibt, habe ich das so richtig verstanden? Dann frage ich mal nach, weil Herr Falk hier ausdrücklich gesagt hat, dass man die Pünktlichkeit gar nicht messen kann. Zuverlässigkeit bedeutet nicht Pünktlichkeit, sondern bedeutet, dass die geplanten Züge auch wirklich am Ende stattgefunden haben, wo man dann eine Zuverlässigkeitsquote von über 99 Prozent hat. Auf Nachfrage, dass das ja aber eigenartig ist, weil die Menschen die Pünktlichkeit völlig anders wahrnehmen, wurde von Herrn Falk auf meine Frage noch mal geantwortet: Ja, es handelt sich wirklich nur um die Frage, dass die Linien auch eingesetzt werden, Pünktlichkeit erfasse man nicht, könne man nicht erfassen. Deshalb noch mal meine Frage an Sie: Haben Sie sich eben versprochen, und wollten Sie halt einfach ein bisschen Lob verschenken, oder haben Sie wirklich gemeint, dass sich die Pünktlichkeit in den letzten Monaten verbessert hat? Dann würde ich mich gern dafür interessieren, wo Sie diese Werte haben und würde mich freuen, wenn Sie das dem Ausschuss zur Verfügung stellen könnten!

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Kollege Ronneburg, bitte schön!

Kristian Ronneburg (LINKE): Vielen Dank! – Ich möchte gern noch mal wissen, wie die Dialogdisplays auf die Bezirke verteilt werden, welches Verfahren da jetzt in Gang gesetzt wird, nach welchen Maßstäben, nach welchen Kriterien, wie können die Bezirke dann daran partizipieren? Ich gehe davon aus, dass es ja dann wieder eine Menge Initiativen geben wird in Bezirksverordnetenversammlungen, Bezirksämter werden vielleicht auch noch Aufträge haben, werden Schwerpunkte haben. Wie soll das dann am Ende noch laufen? – Danke schön!

Vorsitzender Lars Bocian: Frau Kollegin Kapek, bitte!

Antje Kapek (GRÜNE): Ich möchte daran erinnern, dass es einen schriftlichen Bericht des Senats an den Ausschuss gab, den Herr Herz als Staatssekretär, also Mitglied des Senats, an uns geschickt hat, und ich habe zu diesem schriftlichen Bericht eine Nachfrage, nämlich dieser bezieht sich nur auf die Autobahngesellschaft. Noch mal, Frau Senatorin Bonde hat am 7. September im Tagesspiegel gesagt, dass sie als Vertreterin des Berliner Senats vor der Eröffnung des 16. Bauabschnittes eine Verkehrssimulation durchgeführt hat. Gibt es eine solche, ja oder nein?

Vorsitzender Lars Bocian: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. – Ich schlage vor, dass wir dann in die Beantwortung gehen und danach auch den Bericht der Senatsverwaltung abschließen, um unsere Anhörung zu starten. – Frau Senatorin, Sie haben das Wort, bitte schön!

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Wir sind uns hier zu dritt sicher, dass es auch Pünktlichkeitswerte

gibt, genauso wie es Zuverlässigkeitswerte gibt. Sollten wir drei uns diesbezüglich irren, werden wir das nächste Mal klarstellen, dass wir uns da geirrt haben.

Zu den Fragen: Wir haben hinsichtlich der Dialogdisplays die Bezirke abgefragt, einige haben sich gemeldet, andere haben sich nicht gemeldet. Auf diejenigen, die sich dann gemeldet haben, haben wir die Dialogdisplays dann entsprechend verteilt.

Dann zu Ihrer Frage Frau Kapek: Da ist es so, dass ich hier Aktuelles aus der Senatsverwaltung berichte und Sie fragen zu meinem Bericht stellen, und insofern habe ich alle Fragen beantwortet.

Vorsitzender Lars Bocian: Noch mal zum Kollegen Wiedenhaupt, war die zurückgezogen, oder möchten Sie noch mal? – Bitte schön, Herr Wiedenhaupt!

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Ja, nur ganz kurz! – Frau Senatorin, Sie haben ja vorhin dem Kollegen Ronneburg schon ein Weihnachtsgeschenk gemacht. Wären Sie bereit, wenn es diese Pünktlichkeitswerte wirklich gibt, dass Sie das mir beziehungsweise dem Ausschuss dann auch als Weihnachtsgeschenk zur Verfügung stellen könnten? Weil ich denke, dass wir sie ganz gern auch mal sehen würden.

Vorsitzender Lars Bocian: Frau Kollegin Hassepaß, bitte schön!

Oda Hassepaß (GRÜNE): Ich möchte noch kurz eine operative Frage stellen: Wenn Sie uns hier im Ausschuss ankündigen, dass Sie uns das gerne zur Verfügung stellen und dass es eine Simulation gibt und wir daraufhin Monat für Monat sowohl schriftlich als auch mündlich bei Ihnen nachfragen und Sie uns das nicht rausgeben wollen, welche andere Möglichkeit haben wir, an diese Simulation zu gelangen? Da können Sie uns ja vielleicht helfen, indem Sie uns sagen, ob wir Sie lieber anrufen sollen oder vorbeikommen sollen oder welcher Weg der geeignete ist.

Vorsitzender Lars Bocian: Weitere Wortmeldungen liegen jetzt nicht vor. – Dann gebe ich das Wort an die Frau Senatorin. – Bitte schön!

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Natürlich stellen wir, sollten Pünktlichkeitswerte entsprechend erfasst werden, diese dem Ausschuss gerne zur Verfügung, und ich habe diesen Punkt der Ausschusssitzung immer so verstanden, dass ich aus der Senatsverwaltung heraus berichte und dass zu meinem Bericht Fragen gestellt werden können. Sollte das die Geschäftsordnung anders vorsehen, dann bitte ich da um den entsprechenden Hinweis, dass das in der Geschäftsordnung anders geregelt ist. Ich möchte keinesfalls bei den Ausschussmitgliedern den Eindruck erwecken, dass ich Fragen dann nicht beantworte. Aber ich orientiere mich gerne und richte mich einfach gerne nach der bestehenden Geschäftsordnung.

Vorsitzender Lars Bocian: Weitere Wortmeldungen liegen jetzt nicht vor. – Ich möchte ganz kurz noch mal etwas ausführen: Wir haben ja verschiedene Möglichkeiten, Fragen zu stellen, Fragen, auf die sich die Senatsverwaltung dann in der Beantwortung vorbereiten kann, das muss man ihr auch zugestehen, das ist die schriftliche Frage, die wir alle einreichen können, was ja auch geschehen ist. Es sind Schriftliche Anfragen an das Parlament, es sind Be-

sprechungspunkte, also es gibt ja verschiedene Möglichkeiten, dass die Parlamentarier Fragen können und dann auch stellen sollen, die dann natürlich auch qualifiziert beantwortet werden sollen und müssen. Aber man muss ja dem Senat auch die Möglichkeit geben, sich auf eine Frage vorzubereiten, und so sieht es auch die Geschäftsordnung vor. – Frau Kollegin Kapek, dann jetzt Ihre Wortmeldung, bitte schön!

Antje Kapek (GRÜNE): Danke schön, Herr Ausschussvorsitzender! – Ich möchte noch mal daran erinnern, dass wir als gewählte Abgeordnete hier die Interessen der Legislative und des Parlaments vertreten und nicht die Interessen des Senats. Sie haben natürlich recht, man muss sich an die Geschäftsordnung halten und auch an gute Gepflogenheiten, aber Fakt ist, wir haben als Ausschuss bereits zweimal, einmal am 10. September und einmal am 8. Oktober – das weiß ich sogar auswendig –, hier einen Berichtswunsch an den Senat ausgelöst. Der Senat hat dem nicht widersprochen, der Senat hat dies bestätigt. Es wurde uns jetzt schriftlich vor ein paar Tagen durch den Senat etwas dazu mitgeteilt. Also man kann hier nicht behaupten, dass es keine Möglichkeit der Vorbereitung gab, und am Ende des Tages steht hier im Raum die Frage: Gibt es eine Simulation des Berliner Senats für die Verkehrsentwicklung, für das Verkehrsverhalten rund um den 16. Bauabschnitt oder nicht? Mit Verlaub, jetzt mal abgesehen von der Frage, ob Sie uns hier antwortpflichtig sind oder nicht, der Eindruck, der entsteht, dadurch, dass Sie diese Frage nicht beantworten, ist mit Sicherheit kein guter. Ich verstehe ehrlich gesagt nicht, warum Sie es nicht abräumen.

Ich habe am – das weiß ich jetzt gerade nicht auswendig, ich glaube –, am 28. Oktober das erste Mal einen Antrag auf Akteneinsicht dazu gestellt. Ich habe am 19. November noch mal daran erinnert, dass ich einen Antrag auf Akteneinsicht gestellt habe. Ich habe heute noch mal eine Konkretisierung meiner Akteneinsicht abgeschickt. Aber das Thema verschwindet nicht, wenn Sie nicht antworten. Ich glaube, Sie müssen sich irgendwann ehrlich machen in der Frage: Haben Sie sich hier im Tagesspiegel vergaloppiert und gegenüber der Öffentlichkeit etwas in den Raum gestellt, was so nicht besteht, oder gibt es diese Simulation, und wir haben irgendwann auf irgendeinem Weg noch mal die Möglichkeit, diese zu sehen?

Vorsitzender Lars Bocian: Kollege Schopf, ich habe Sie gesehen. – Die Frage, die hier im Raum steht, ist, ob wir uns neue Verfahrensregeln geben wollen, das müssen wir dann nämlich, wenn wir von den Verfahrensregeln abweichen, und das wollen wir jetzt gerade. Deswegen steht die Frage im Raum, ob wir uns zusammensetzen und die Verfahrensregeln ändern, damit Abgeordnete zu jeder Zeit während des Berichts alle möglichen Fragen stellen können. Laut Nummer 5 der Verfahrensregeln ist es eben ausgeschlossen, aus guten Gründen, und es gibt ja Möglichkeiten, darüber zu sprechen. – Aber ich gebe jetzt erst einmal dem Kollegen Schopf das Wort.

Tino Schopf (SPD): Danke, Herr Vorsitzender! – Wir müssen die Verfahrensregeln nicht ändern. Die Senatorin hat sich ja eben auf die Geschäftsordnung bezogen. Ich lese mal vor, § 26 – Verfahren in den Ausschüssen – Absatz 4, da heißt es:

„Die Ausschüsse können von den Mitgliedern des Senats alle für ihre Arbeit erforderlichen Auskünfte, Unterlagen und Stellungnahmen verlangen. Diese sollen den Ausschüssen schriftlich vorgelegt werden.“

Also die Geschäftsordnung ist da ganz klar, Frau Senatorin!

Vorsitzender Lars Bocian: Dann gebe ich das Wort jetzt an die Frau Senatorin. Eine schriftliche Beantwortung war jetzt, glaube ich, gefordert.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Das, lieber Herr Abgeordneter Schopf, was Sie jetzt gerade zitiert haben, ist jetzt nicht die Frage, die ich gerne beantwortet wissen wollte, dass Sie jederzeit natürlich das Recht haben, um Ihre Arbeit auszuüben, dass wir schriftlich auf Ihre Fragen antworten, das steht vollkommen außer Diskussion.

Meine Fragestellung war dahin gehend, ob es eine Geschäftsordnung gibt, die besagt, dass ich, wenn ich aus der Senatsverwaltung berichte, auch andere Fragen, die mit dem Bericht einfach nichts zu tun haben, beantworten muss. Jedenfalls das, was Sie mir gerade vorgelesen haben, tendiert nicht dahin und spricht nicht dafür.

Ich lese gerne aus einer Antwort vor, die wir auf eine Frage, die Frau Kapek an uns gerichtet hat, nein, die der Ausschuss an uns gerichtet hat – – Der Ausschuss hat in seiner oben genannten Sitzung Folgendes beschlossen, und zwar in der Sitzung am 10. September 2025: Antje Kapek bittet, dem Ausschuss die Verkehrssimulation/Prognose für den Bereich des 16. Bauabschnitts der A100 zur Verfügung zu stellen. – Hierzu haben wir wie folgt berichtet: Die Simulation wurde von der Autobahn GmbH des Bundes beauftragt. Die Ergebnisdarstellung kann aufgrund eines von dort formulierten Vorbehaltes in den Unterlagen nur mit Zustimmung der AdB zur Verfügung gestellt werden. Die AdB hat aktuell die Herausgabe der Unterlagen abgelehnt. Sie können somit dem Ausschuss nicht zur Verfügung gestellt werden. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Dr. Kollatz!

Dr. Matthias Kollatz (SPD): Also wir sind ja kurz vor Weihnachten. Tino hat das deswegen angesprochen, weil es dabei um ein privilegiertes Informationsrecht der Ausschüsse und damit auch der Abgeordneten insgesamt geht. Die Grünen waren jetzt, wenn ich das richtig verstanden habe – es ist eine Oppositionsfraktion, wir sind eine Regierungsfraktion – daran interessiert, diese Ergebnisse dieser Simulation zu bekommen. Sie haben jetzt gesagt, anders als das hier im Ausschuss verstanden worden ist, es ist keine Simulationsrechnung von Ihnen, sondern eine Simulationsrechnung von der Autobahngesellschaft. Wenn es eine Simulationsrechnung von der Autobahngesellschaft ist und Sie das nicht publizieren können, ist das sicherlich erst mal eine ganz sinnvolle und auch wichtige Mitteilung.

Trotz allem erledigt das natürlich nicht die Frage: Was war eigentlich der Inhalt oder das Ergebnis der Simulation? Was sozusagen der Geist dieses Themas mit dem privilegierten Ausschussinformationsrecht hier ist, ist natürlich: Wie kommt man dann an den Inhalt, oder wie kommt man an die wesentlichen Aussagen? Da ist es so, dass ich glaube, dass der vorweihnachtliche Friede doch nahelegt, wie man sich mal inhaltlich aufeinander zubewegt. Das ist doch keine illegitime Frage. Man muss doch versuchen, auch zum Beispiel, wenn da Fehler in der Simulationsrechnung vorliegen, die jemand anders gemacht hat, dass man nicht dieselben Fehler 27 Mal wiederholt. Deswegen, Leute, versucht doch ein bisschen darauf zuzugehen: Was ist das eigentliche Informationsbegehren? Dann kann man, glaube ich, auch weiterkommen.

Vorsitzender Lars Bocian: Noch zwei weitere Wortmeldungen. – Ich möchte noch mal darauf hinweisen, dass sich die Sachlage in diesem Ausschuss hier nicht geändert hat. Es ist ganz klar so, dass im Bericht der Senatsverwaltung keine spontanen Fragen beantwortet werden müssen außerhalb des Berichts der Senatsverwaltung. Natürlich kann man die Fragen mitgeben, und die werden dann natürlich auch schriftlich beantwortet, aber nicht jetzt ad hoc. Das ist weder in den Verfahrensregeln noch in der Geschäftsordnung vorgesehen. – Herr Kollege Wiedenhaupt, bitte schön!

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Danke! – Ich glaube, Herr Vorsitzender, dass die Sachlage sich geändert hat, weil die Frau Senatorin ja selber freiwillig dieses Thema eben eingeführt hat, indem sie das noch mal dargestellt hat, sodass sicherlich das Thema nun inzwischen auch Inhalt des Berichts aus der Senatsverwaltung geworden ist.

Wir haben ja hier zwei Themen. Das eine ist die Frage, inwieweit – ich nenne es mal ausdrücklich in Anführungszeichen – eine Täuschung vorgelegen hat, dass es so ankam, dass es eine Simulation der Senatsverwaltung ist, aber es ist eine der Autobahngesellschaft, das ist das Thema von Frau Kapek. Das ist das eine.

Das zweite Thema, das mich jetzt aber doch schon sehr ärgert, ist, dass wir diese Daten nicht zur Verfügung gestellt bekommen. Wir kriegen ja hochsensibelste Daten im Hauptausschuss im Datenraum zur Verfügung gestellt, und von mir aus, wenn die Autobahngesellschaft der Meinung ist, eine Verkehrssimulation ist eine so schwierige und sensible Sache, die man niemanden sonst verraten darf, dann kann uns das ja gern im Datenraum dargestellt werden, damit wäre ich ja auch noch einverstanden, aber zu sagen, es geht überhaupt nicht darzustellen, sorry, das ist wirklich eine Missachtung des Parlaments. Ich meine, klar, wir können alle über unsere Bundestagsfraktionen im Bundestag Akteneinsicht nehmen, bei der Autobahngesellschaft des Bundes, klar, aber das ist doch nicht der Sinn der Sache.

Insofern noch mal meine Bitte an Sie, Frau Senatorin, Ihre Möglichkeiten der Einwirkung auf die Autobahngesellschaft wahrzunehmen, dass uns das – in welcher Form auch immer und vor mir aus auch in vertraulicher Umgebung – zur Verfügung gestellt wird. Ich denke, nach dem Chaos, das nach der Eröffnung eingetreten ist, ist es Aufgabe von gewählten Parlamentariern, dass wir uns das anschauen und dann damit auch entsprechend umgehen können, und Kollege Kollatz hat das ja richtig angesprochen, es geht auch darum, Fehler für die Zukunft zu vermeiden, aber mit dem Wegducken und Datenverstecken können wir nicht mitgehen.

Vorsitzender Lars Bocian: Die Bitte wird sicherlich mitgenommen, aber ich muss Ihnen auch widersprechen, Herr Kollege. Wir befinden uns nicht mehr im Bericht der Senatsverwaltung, sondern bei den kurzen Nachfragen dazu. – Als Nächster der Kollege Ronneburg. – Bitte schön, Sie haben das Wort!

Kristian Ronneburg (LINKE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich will jetzt doch noch mal kurz in dieses Thema einsteigen, weil ich einen Punkt beleuchten möchte. Letztendlich befinden wir uns schon in einer Aussprache zu diesem Sachverhalt, zu der Verkehrssimulation und der Frage: Wer hat nun wie die Wahrheit gesagt oder vielleicht Dinge auch verschleierte oder Pingpong gespielt? Diese Frage ist sehr relevant, und sie muss eindeutig eigentlich jetzt und heute, aber wenn das heute nicht der Fall ist, in Kürze beantwortet werden. Mir liegt eine Antwort von der Bundesregierung vor. Die ist jetzt zwei Tage alt. Das hat die Kollegin Katalin Gennburg dort abgefragt, und sie hatte – ich zitiere mit Ihrer Erlaubnis aus der Frage – die Bundesregierung danach gefragt:

„Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung vor der Eröffnung des 16. Bauabschnitts der A 100 die letzte Simulation der Verkehrsströme für das Umfeld der Anschlussstelle Treptower Park der A 100 für den Zeitpunkt nach deren Eröffnung vorgenommen, und zu welchen Ergebnissen kam diese insbesondere mit Blick auf die notwendigen Vorkehrungen zum Management des Stau- und Unfallgeschehens im Bereich der eingeschränkt nutzbaren Elsenbrücke (bitte wenn möglich die Verkehrsmengenkarten/-daten beilegen)?“

Vorsitzender Lars Bocian: Sie müssten bitte zu Ihrer Frage kommen!

Kristian Ronneburg (LINKE): Die Bundesregierung antwortet, und das ist noch mal ein sehr wichtiger Hinweis an die Senatsverwaltung, mit einem Satz:

„Auskünfte zur in der Baulast des Landes Berlin liegenden Elsenbrücke und dem dortigen nachgeordneten städtischen Straßennetz obliegen dem zuständigen Straßenbaulastträger.“

Es ist natürlich eine riesengroße Unverschämtheit, die hier seit geraumer Zeit praktiziert wird, und es ist umso mehr Sache von uns Abgeordneten, im Bundestag wie im Abgeordnetenhaus, hier eine Aufklärung herbeizuführen, wer die Wahrheit sagt und wer lügt. Damit will ich jetzt enden und den Senat zu maximaler Transparenz und Offenheit ermutigen.

Vorsitzender Lars Bocian: Eine Frage habe ich jetzt nicht vernommen. – Dann gebe ich das Wort jetzt an die Senatsverwaltung.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Wir nehmen gerne schriftlich dazu Stellung, aber ich möchte hier mal ein paar Dinge zurechtrücken. Die Frage von Frau Kapek bezog sich auf den 16. Bauabschnitt. Dieser und die Simulation dazu liegen in der Verantwortung der Autobahn des Bundes. Die Frage, die Sie jetzt zitiert haben, wenn ich das in der Geschwindigkeit verfolgen konnte, bezog sich auf die Verkehrssituation an der Elsenstraße, an der Elsenbrücke, und diese liegt in der Tat in unserer Verantwortung. Das sind also zwei zu differenzierende

Sachverhalte. Insofern sind die Antworten, die jeweils gegeben wurden, schlicht die richtigen Antworten.

Nach meiner Erinnerung habe ich immer von einer Simulation und der Simulation gesprochen und habe nicht davon gesprochen, dass der Senat eine Simulation in Auftrag gegeben hat. Wenn Sie das in einem Wortprotokoll anders wiederfinden, dann bitte ich Sie, mir diese Fundstelle schriftlich mitzuteilen, damit ich sie nachvollziehen kann. Dann muss ich diese Aussage hier gegebenenfalls revidieren. Jedenfalls ist es so, dass die Autobahn des Bundes uns die Ergebnisse einer Simulation, also Kolleginnen und Kollegen aus meiner Verwaltung, ich werde jetzt definitiv wesentlich konkreter, im November 2024 präsentiert haben, in der verschiedene Szenarien der Verkehrsführung an der Elsenbrücke untersucht wurden. Diese Simulation wurde im Auftrag der AdB von einem Ingenieurbüro durchgeführt und diente vor allem als Entscheidungsgrundlage hinsichtlich des Wiederaufbaus des östlichen Überbaus der Elsenbrücke im Zusammenhang mit der Planung des 17. Bauabschnitts. Dabei wurde jedoch auch das Szenario einer Eröffnung des 16. Bauabschnitts mit dem bestehenden Zustand der Elsenbrücke – in Klammern – Verkehrsführung eins plus eins – betrachtet. Im Ergebnis zeigte die Simulation, dass die Verkehrssituation beherrschbar ist, eine Dosierung des Verkehrs an der Abfahrt möglich ist und die AdB einen Stau auf der A100 bis zu einem Kilometer Länge in Kauf nimmt.

Im Februar 2025 wird das gleiche Netzmodell der Simulation durch ein anderes Ingenieurbüro für die Implementierung und Testung der vorgesehenen Signalprogramme für den Zustand nach Eröffnung des 16. Bauabschnitts genutzt. Am 29. Juli 2025 stellte das Ingenieurbüro die Simulationsergebnisse im Rahmen einer Videokonferenz vor: Der Verkehrsablauf in der Simulation stellt sich als nicht übermäßig kritisch dar. Die Stausituation um die Elsenbrücke entspricht augenscheinlich der bestehenden ohne Öffnung des 16. Bauabschnitts. – Daraufhin werden die geplanten Signalprogramme für die Lichtsignalanlage im Bereich der Ausfahrt Treptower Park zur Umsetzung freigegeben. – Danke schön!

Vorsitzender Lars Bocian: Frau Kollegin Kapek, bitte!

Antje Kapek (GRÜNE): Vielen Dank! – Ich beantrage als Erstes ein Wortprotokoll zu diesem Tagesordnungspunkt, damit wir uns das noch mal anschauen können, denn im Prinzip wurde jetzt nachgeholt, was mehrfach schon erbeten wurde. Ich möchte nur noch einmal das sogenannte Protokoll, hier in Form des Berliner Tagesspiegels, zitieren, in dem ersten Interview mit der Überschrift: Bode äußert sich erstmals zum Verkehrschaos –, das sich explizit nicht auf die Autobahn, sondern auf den abfließenden Verkehr in den Stadtstraßen bezieht – ich zitiere mit Erlaubnis –: Sie räumte ein, dass es seit der Eröffnung des neuen Autobahnabschnitts nicht so laufe wie geplant. – Zitat wörtlich: Vor der Eröffnung des 16. Bauabschnitts haben wir die mit der Öffnung eintretende verkehrliche Situation simuliert. Der Verkehr verhält sich jetzt anders – Zitat Ende –, sagte Bode. Insofern steht hier „vor der Eröffnung“ und „wir“. Weil mich das so gewundert hat, habe ich drei Tage später hier im Ausschuss nachgefragt und mich genau auf dieses „wir“ und „vor der Eröffnung“ bezogen und nicht auf „der Bund im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens“.

Es sind jetzt einige Hinweise gemacht worden, wie man das auflöst. Ich habe meinen Antrag auf Akteneinsicht heute entsprechend modifiziert, woraus noch mal klar hervorgeht, dass ich gerne den Brief der Autobahn GmbH haben möchte, in dem steht, dass Sie sich weigern, uns

die Information zur Verfügung zu stellen und so weiter und so fort. Das können wir dann Anfang Januar gerne machen. Wir werden einen Besprechungspunkt für die Sitzung im Januar entsprechend anmelden. Aber die Frage, die im Raum steht, ist: Hat Senatorin Bonde hier gegenüber der Öffentlichkeit in Form des Tagesspiegels die Wahrheit gesagt oder nicht? – Das ist einer der Hauptgründe, warum wir so oft nachfragen. Da, glaube ich, sind wir heute der Wahrheitsfindung ein Stück näher gekommen.

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Kollege Wiedenhaupt!

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Nur ganz kurz: Wenn die Kollegen der Grünenfraktion diesen Besprechungspunkt für Januar anmelden, vielleicht ist es dann, Frau Senatorin, möglich, dass wir bis dahin die Inhalte dieser Verkehrssimulation, sprich: die Bilder et cetera, zur Verfügung gestellt bekommen, gerne vertraulich, sodass wir dann umfassend diesen Punkt hier bearbeiten können.

Vorsitzender Lars Bocian: Es wurde die Anfertigung eines Wortprotokolls gewünscht. Es ist relativ unüblich für einen Bericht der Senatsverwaltung. Wir brauchen dafür Einvernehmen, ansonsten müssen wir es abstimmen. Ich gucke mal in die Fraktionen. – Stellen wir Einvernehmen her? – Dann geschieht es so.

Wir sind immer noch im Bericht der Senatsverwaltung sind, die sich hier wie eine große Generalaussprache gestaltet. Das ist nicht Sinn der Sache. Ich verstehe es, dass man Fragen einreichen möchte, vielleicht auch eine andere Frage eingereicht hat, und jetzt diesen Bericht nimmt, um das irgendwie auszudiskutieren. Das geht aber so nicht. Ich muss es immer wieder sagen. Das sind unsere eigenen Verfahrensregeln. Das ist so nicht vorgesehen. Die Senatsverwaltung ist dann wahrscheinlich auch nicht vorbereitet, kann sie ja nicht sein, und wir müssen ernsthaft überlegen, ob wir die Verfahrensregeln infrage stellen, die wir uns selbst gegeben haben. – Jetzt würde ich das Wort erst noch mal an die Senatsverwaltung geben. – Frau Senatorin, bitte schön!

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Frau Kapek! Ich entnehme es auch der Zeitung, dass Sie mir jetzt schon dreimal vorwerfen, dass ich gelogen haben soll. Das grenzt für mich schon fast – Ich möchte es rechtlich nicht einsortieren, aber Sie können sich sicherlich vorstellen, dass ich es sehr grenzwertig finde und glaube, dass Sie da ganz eng irgendwo vorbeischrannen oder vielleicht sich sogar schon in entsprechenden Tatbeständen bewegen. Ich werde das aber rechtlich, jedenfalls zum derzeitigen Zeitpunkt, nicht weiterverfolgen.

Was ich Ihnen aber gerne mit auf den Weg geben möchte, ist: Sie haben aus dem Tagesspiegel zitiert. Sie haben zitiert, indem Sie gesagt haben: Wir haben eine Simulation. Ich habe den genauen Wortlaut jetzt nicht. Mit „wir“ habe ich gemeint die Autobahn des Bundes und wir, unser Haus. Ich habe nicht gesagt, meine Kolleginnen und Kollegen, sondern ich habe von „wir“ gesprochen. Darüber hinaus ist es so, dass Simulation sicherlich definiert werden muss. Simulation bedeutet für mich sowohl ein Wimmelbild, das erstellt wird im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens, Simulation bedeutet aber für mich genauso, dass aufgrund dieser Simulation, nämlich des Wimmelbildes, sich dann andere Verkehrsverhältnisse ergeben und diese Verkehrsverhältnisse dann neu berechnet werden. Das ist genauso eine Simulation. Das haben sowohl beauftragte Ingenieurbüros vorgenommen als auch, wie mir ein Kollege meines

Hauses mitgeteilt hat, Kolleginnen und Kollegen unseres Hauses. Gerne ist es aber natürlich möglich, dass der Kollege, der mir dies mitgeteilt hat, hier auch in den Ausschuss kommt.

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Kollege Schopf, bitte schön!

Tino Schopf (SPD): Herr Bocian, Herr Ausschussvorsitzender! Weil Sie gerade sagten, die Senatsverwaltung oder die Hausleitung konnte sich nicht darauf vorbereiten: Ich möchte daran erinnern oder darauf aufmerksam machen, dass die Senatorin aus einem Sprechzettel vorgelesen hat, also muss es irgendeine Vorbereitung geben. Unabhängig davon, weil die Senatorin nachgefragt hatte, sie hätte gerne eine Quelle für diese Äußerung der Abgeordneten, kann ich Ihnen die nennen. Die Quelle ist das Inhaltsprotokoll vom 10. September, Seite 2. Ich bitte darum, dass man dort dann vielleicht noch mal reinschaut in die Ausführungen der Senatorin, und wenn Sie, Frau Senatorin, wie Sie es gerade erwähnten, durch das Ausschusssekretariat oder wen auch immer hier falsch wiedergegeben wurden, dann muss man gucken, ob sie diesen Passus auf der Seite 2 anpassen.

Vorsitzender Lars Bocian: Die Senatsverwaltung wünscht das Wort. – Frau Senatorin, bitte!

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Vielen Dank für den Hinweis, Herr Schopf! Das gucken wir uns natürlich gerne an und werden dann, sollten wir eine Änderung für erforderlich halten, auf das Ausschussbüro zugehen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Ich halte fest, es wird ein Wortprotokoll angefertigt. Dann gibt es noch eine schriftliche Antwort der Senatsverwaltung, oder ist das damit erledigt? – Okay! Dann können natürlich jederzeit alle Fraktionen einen Besprechungspunkt zum Thema einreichen. Damit haben wir den Tagesordnungspunkt 3 jetzt nach einer Stunde abgeschlossen.

Punkt 4 der Tagesordnung

- | | | |
|----|--|-------------------------------|
| a) | Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Drucksache 19/1269
Rufbus „Muva“ weiterentwickeln und auf
Gesundheitsorte ausweiten | 0223
Mobil |
| b) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Wie ist der aktuelle Stand zum Nachfolgemodell
MUVA – Alternative Barrierefreie Beförderung ab
01.01.2026?
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) | 0418
Mobil |
| c) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Gewährleistung der alternativen barrierefreien
Mobilität ab Januar 2026. Welche
Änderungen sind geplant?
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) | 0423
Mobil |
| d) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Neuausrichtung der barrierefreien Beförderung im
öffentlichen Personennahverkehr
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der
SPD) | 0428
Mobil |
| e) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Umsteigebeziehungen im ÖPNV – Barrierefreiheit
stärken
(auf Antrag der AfD-Fraktion) | 0429
Mobil |

Hierzu: Anhörung

Vorsitzender Lars Bocian: Zu diesem Tagesordnungspunkt sind Herr Schötz, Frau Landgraf, Herr Kubitz und auch Herr Delius von der SenASGIVA hier. Herzlich willkommen! – Zudem führen wir heute eine Anhörung durch. Dazu begrüße ich in alphabetischer Reihenfolge Herrn Armin Dötsch, Sprecher des Landesvorstandes, Sozialverband Deutschland, Landesverband Berlin-Brandenburg e. V., Frau Wencke Pohle, Referentin für Sozialpolitik, Lebenshilfe Berlin e. V., Herrn Jürgen Roß, Bereichsleiter Planung und Fahrgastinformation, VBB Verkehrsverbund, damit zuständig für den Begleitservice, Frau Heike Rau, auch vom VBB an der Seite von Herrn Roß für den Begleitservice, und Herrn Hermann Waldner, Präsident des Taxi Deutschland e. V. und Geschäftsführer der TAXI ONE GmbH. Herzlich willkommen im Ausschuss! Schön, dass Sie bei uns sind und uns mit Ihrer Expertise zur Verfügung stehen! Wir freuen uns sehr, dass das alles geklappt hat. Sie sind darauf hingewiesen worden, dass hier alles aufgezeichnet, live übertragen und im Nachhinein abrufbar sein wird, und die Presse kann auch Aufnahmen und Tonaufnahmen fertigen. Ich gehe von Ihrem Einverständnis aus. – Danke schön!

Dann frage ich den Ausschuss, ob die Anfertigung eines Wortprotokolls gewünscht wird. Wollen wir das abstimmen? – [Zuruf: Ja!] – Wer die Anfertigung eines Wortprotokolls wünscht, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Grünen, die AfD-Fraktion und Die Linke. Wer möchte kein Wortprotokoll? – Das ist die CDU-Fraktion. Enthaltungen? – Die SPD-Fraktion enthält sich. – [Zuruf] – Gut, jetzt haben wir so abgestimmt. Zurzeit haben wir kein Wortprotokoll, weil die Abstimmung gegen ein Wortprotokoll verlaufen ist. – Wollen wir die Abstimmung noch mal wiederholen? – [Katina Schubert (LINKE): Was ist das denn hier?] – Das ist eine Ausschusssitzung für Mobilität und Verkehr, und wir stimmen hier über ein Wortprotokoll ab. – [Katina Schubert (LINKE): Das ist eher Kindergarten!] – Das sehe ich als Kritik am Stuhl und erteile Ihnen einen Ordnungsruf. – Dann frage ich noch mal, ob Einvernehmen besteht zum Wortprotokoll. – [Zuruf: Wir widersprechen dem nicht!] – Gut, dann stelle ich jetzt Einvernehmen her. Danke schön! Dann wird ein Wortprotokoll angefertigt.

Die Begründung des Antrags zu Punkt 4 a und des Besprechungsbedarfs zu 4 b erfolgt durch die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. Wer möchte das Wort? – Bitte schön, Frau Kollegin!

Catrin Wahlen (GRÜNE): Herzlichen Dank für das Wort! – Mein Name ist Catrin Wahlen. Ich bin Mitglied in der Grünenfraktion und nicht reguläres Mitglied in diesem Ausschuss und heute in Vertretung für den Kollegen Graf hier und natürlich auch aus inhaltlichen Gründen, weil diese beiden Besprechungspunkte beziehungsweise der Antrag und Besprechungspunkt die große Schnittstelle von Barrierefreiheit und Mobilität betreffen. Es ist sicherlich allen gegenwärtig, dass Berlin sich verpflichtet hat, mit der UN-BRK, also mit der Behindertenrechtskonvention 2009 Barrierefreiheit, persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit herzustellen. Das ist ein paar Tage her. Wir haben diese Forderung, Anforderungen sowohl im Mobilitätsgesetz Berlin als auch in der Verfassung von Berlin, also es gibt gute Gründe, warum barrierefreie Mobilität in Berlin ein großes Thema für uns alle sein muss.

Wir sprechen heute einmal zu „Rufbus ‚Muva‘ weiterentwickeln“. Sie sehen, dass der Antrag schon ein paar Tage alt ist. Es ist relativ turbulent gewesen in dieser Wahlperiode. Ich möchte hierzu kurz einführen: Der Muva-Rufbus ist ein Erfolg, ein inhaltlicher Erfolg, dessen Weiterentwicklung allerdings von Anfang an im Mittelpunkt gestanden hat, weil diese Art von barrierefreier Mobilität zusammen mit den betroffenen Menschen weiterentwickelt werden muss und da erst mal nicht so ganz viel Gemeinsames passiert ist. Die relativ spät eingeführte Änderung, nämlich erst dieses Jahr, dass der Muva-Rufbus in einem Fünf-Kilometer-Radius die Transporte im ganzen Stadtgebiet übernehmen kann, wird von den Betroffenen als sehr positiv aufgenommen. Die Auslastung ist stark gestiegen beziehungsweise an der Oberkante angekommen.

Es gibt natürlich auch Weiterentwicklungsbedarfe zum Beispiel in einer App, aber, und deswegen haben wir den zweiten Punkt angemeldet, jetzt steht ein ganz großer Bruch bevor beziehungsweise eine ganz große Unsicherheit für alle Beteiligten, wie es ab dem 1. Januar 2026, das sind nicht mehr viele Tage, weitergeht, weil die Umwandlung in ein umfassendes Konzept mit einer gemeinsamen App unter Einbeziehung einer neu zu erstellenden ABB – Alternative Barrierefreie Beförderung – im Raum steht, Inklusionstaxis, und wir quasi einbezogen werden sollen, Sonderfahrdienst.

Es gibt keine Informationen, und deswegen möchten wir ganz konkret wissen: Wer kann ab dem 1. Januar 2026 wie eine barrierefreie Fahrt zu welchen Kosten bestellen? Was passiert konkret, wenn ein Mensch im Rollstuhl am 1. Januar 2026 vor einem kaputten Fahrstuhl steht und nicht an das Gleis kommt? Macht das einen Unterschied, ob der Mensch mit der Mobilitätseinschränkung im Rollstuhl ist, ob es die Oma mit dem Rollator ist, ob es eine Mutter mit Baby, Einkauf und Kinderwagen ist oder ein Mensch mit Gipsbein? Wer kann sich wie barrierefrei in dieser Stadt ab 1. Januar 2026 bewegen?

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank für die Begründung! – Die Begründung des Besprechungsbedarfs zu Punkt 4 c erfolgt durch die Linksfraktion. Wer wünscht das Wort? – Herr Kollege Ronneburg, bitte schön!

Kristian Ronneburg (LINKE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich versuche, es kurz zu machen, weil wir heute schon einige Zeit verloren haben. Ich hoffe, wir können das ganze Thema heute ausführlich in den nächsten anderthalb Stunden mit dem Senat, aber natürlich auch mit den Anzuhörenden besprechen. Uns geht es in erster Linie darum, wie es dann ab dem 1. Januar 2026 weitergeht mit der Alternativen Barrierefreien Beförderung. Das benutze ich jetzt mal als gesetzten Begriff, weil er aus dem Mobilitätsgesetz stammt.

Wir hatten unsere Erfahrungen mit BVG-Muva-Aufzugersatz gesammelt und wissen schon seit geraumer Zeit, dass das Projekt mit BVG/ViaVan nicht fortgesetzt werden soll. Wir haben vernommen, dass das aus Kostengründen erfolgen soll. Wir hatten dazu auch eine Haushaltsdebatte geführt und dann allerdings in den letzten Wochen vernommen, dass die Koalition da noch mal etwas mehr Geld reingegeben hat. Wir haben bisher noch nicht allzu ausführliche Antworten dazu bekommen. Es liegt nahe, dass man offensichtlich an einer Überbrückung arbeitet. Möglicherweise wird es für einen Übergangszeitraum zwei Dienste geben. Ich weiß es nicht. Ich erhoffe mir heute einfach mal vom Senat und auch von der Koalition Antworten dazu.

Fest steht jedenfalls aus unserer Sicht, dass in den letzten Monaten dort viel Unsicherheit entstanden ist. Gleichwohl müssen wir darüber sprechen: Was ist gut gelaufen, was ist schlecht gelaufen, was soll jetzt besser laufen? Wie teuer soll es sein? Welche Gruppen werden adressiert? Haben wir alle mitgedacht, oder haben wir nicht alle mitgedacht, und wenn ja, wie kann man in dem Prozess noch so umsteuern oder ihn so steuern ab 1. Januar 2026, dass wir in erster Linie – das wäre erst mal das Hauptargument von uns – nicht in eine Situation zurückfallen, die Menschen zurücklässt, sondern dass wir für einen ordentlichen Übergangszeitraum sorgen, dass die Mobilität für viele Menschen in unserer Stadt abgesichert wird?

Deswegen haben wir heute zwei Ziele. Wir möchten erst mal erfahren, was der Senat denn nun genau vorhat, und, zweitens, möchten wir gerne von den Anzuhörenden erfahren, wie sie das bewerten, welche Kriterien sie für die künftigen Angebote der Alternativen Barrierefreien Beförderung für wichtig erachten, und dann hoffen wir auf einen guten Dialog heute. – Danke schön!

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank! – Die Begründung des Besprechungsbedarf zu Punkt 4 d für die Koalitionsfraktionen macht der Abgeordnete Kraft. – Bitte schön, Herr Kraft!

Johannes Kraft (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Barrierefreiheit ist uns als CDU und auch als Koalition sehr wichtig. Der alternative Beförderungsdienst ist ein wichtiges Instrument der Teilhabe am öffentlichen Leben. Deshalb freue ich mich sehr, dass wir heute über dieses wichtige Thema, auch aus aktuellem Anlass, sprechen können. Wir haben uns sehr intensiv mit dem ganzen Thema beschäftigt. Klar ist eines, dass wir in Berlin viele Angebote haben, unter anderem den VBB-Begleitservice. Wir haben Inklusionstaxis, die schon genannt wurden. Wir haben den Sonderfahrdienst. Wir haben verschiedene andere Dinge. In den zahlreichen Gesprächen, die wir geführt haben mit Betroffenenvertretern, mit unterschiedlichen Akteuren, ist uns sehr schnell aufgefallen, dass es zwar viele Angebote gibt, die im Zweifel aber nicht zielgerichtet sind, die nicht aufeinander abgestimmt sind und die vor allem der Nachfrage in großen Teilen nur unzureichend gerecht wurden.

Aus diesem Grund haben wir uns als Koalition entschieden, schon vor über zwölf Monaten einen Runden Tisch Inklusionstaxi ins Leben zu rufen. Dieser Tisch hat unter Beteiligung von Betroffenen, von Akteuren in dem Bereich, aber auch von den verschiedenen Senatsverwaltungen mehrfach getagt. Wir haben dies getan mit dem Ziel, dass wir ein besseres Angebot für den ABB in dieser Stadt machen wollen, dass die unterschiedlichen Angebote, die es jetzt schon gibt, besser aufeinander abgestimmt und synchronisiert werden, dass man sich an der Nachfrage, die vorhanden ist, ausrichtet und damit auch die Verfügbarkeit und die Einfachheit der Bestellung, egal ob Vorbestellung oder spontan, deutlich erhöht.

Wie gesagt, wir brauchen eine zentrale Vermittlungsplattform, denn es kann nicht sein, dass, wenn man ein Inklusionstaxi bestellen will, man dann eine PDF-Datei mit der Schriftgröße 8 herunterladen muss und wo man dann Unternehmen findet mit Telefonnummern. Manchmal sind da nicht mal Telefonnummern drauf. Das war der Stand, den wir vorgefunden haben. Wir müssen auch im Zusammenhang mit der Zentralisierung und einer zentralen Vermittlungsplattform die Nutzung deutlich vereinfachen. Wir müssen es transparenter machen. Wir müssen es aber auch attraktiver machen für diejenigen, die diese Dienstleistungen erbringen wollen.

Wir haben gesagt, wir müssen in diesem ganzen Konvolut immer mit dem Blick darauf, wie wir das Angebot verbessern, verstetigen und ausbauen können, wie wir die Effizienz und die Effektivität steigern können – Da sind wir, wie ich finde, zu einem sehr guten und tragfähigen Konzept gekommen, das wir sehr intensiv mit der Senatsverwaltung diskutiert haben. Wir haben gesagt, wir brauchen, bis dieses Konzept dann so umgesetzt ist, eine Übergangsphase, denn von heute auf morgen sind diese vielen Änderungen, die ich jetzt nur im Ansatz angesprochen habe, gar nicht zu realisieren. Insofern freue ich mich sehr, dass die Senatsverwaltung sehr schnell bereit war, sich aktiv in diesen Prozess einzubringen, und am Ende – ich bin mir relativ sicher, ich höre jetzt nichts anderes – auch das, was wir bei diesem Runden Tisch Inklusionstaxi besprochen haben, umsetzen wird. Ich freue mich sehr, dass wir, wenn es dann tatsächlich dazu gekommen ist, ein deutlich besseres Angebot für den ABB haben, der dann die Nachfrage entsprechend bedienen kann.

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank! – Die nächste Begründung zum Besprechungspunkt zu 4 e erfolgt durch die AfD-Fraktion. – Herr Kollege Wiedenhaupt, bitte schön!

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Danke, Herr Vorsitzender! – Die Kollegin hat es am Anfang angesprochen, dass Barrierefreiheit ein ganz altes Thema ist. Umso trauriger ist es, dass wir noch immer so viele Baustellen in dem Bereich haben. Ich glaube, dass es wichtig ist, gerade im Rahmen der demografischen Entwicklung, dass wir immer stärker darauf achten, dass Menschen, die in ihrer Mobilität nicht mehr ganz so stark sind, trotzdem jegliche Teilnahme an dieser Gesellschaft haben. Insofern fanden wir es auch gut, dass dieser Besprechungspunkt angemeldet worden ist. Wir haben dann bei einer Veranstaltung vor wenigen Wochen, Plenum für Menschen mit Behinderung, im Rathaus Reinickendorf das Thema diskutiert, dass das eine die Frage ist: Wie kommen wir an das Verkehrsmittel heran? –, aber das Zweite die Problematik ist: Wie bewegen wir uns innerhalb der Verkehrsmittel? – und da insbesondere von denjenigen, die die Problematik haben, auch in der Sicht behindert zu sein, das Thema Umsteigebeziehungen in Bahnhöfen angesprochen worden ist und dass in Bussen Umsteigemöglichkeiten nicht per Lautsprecher angesagt werden. Wenn wir schon so ein fachkundiges Expertengremium hier haben, würden wir uns freuen, wenn wir vielleicht ein paar Hinweise bekommen, wie wir Barrierefreiheit im Land Berlin in Zukunft verbessern können.

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank! – Dann kommen wir zur einleitenden Stellungnahme des Senats. – Frau Senatorin, Sie haben das Wort, bitte schön!

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Das Land Berlin ist bei der Herstellung einer barrierefreien Infrastruktur im ÖPNV auf einem guten Weg, aber wir haben noch keine vollständige Ausstattung aller Bahnhöfe mit Aufzügen. Hinzu kommt, Vandalismus, Reparaturen, Störungen und fehlende oder ausgefallene Aufzüge können für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste dazu führen, dass ihr Ziel mit Bus und Bahn nicht erreichbar ist. Das Land Berlin wird auch nach Auslaufen des Projektes Muva eine Lösung anbieten, um in diesen Fällen eine alternative barrierefreie Beförderung für Menschen mit Behinderung sicherzustellen. Wichtig war uns bei der Neukonzeption, eine langfristige und auch wirtschaftlich nachhaltige Perspektive zu entwickeln. Mit dem VBB und dem Berliner Taxigewerbe als zentralen Kooperationspartnern ist uns dies gelungen. Wir haben in den Austausch für das neue Konzept auch eine Expertenbegleitgruppe der Betroffenenverbände und der Landesbeauftragten für Behinderte einbezogen, die uns unterstützt, ein zielgruppenfokussiertes Angebot aufzusetzen.

Wie funktioniert das neue Konzept? – Das bewährte VBB-Callcenter, und hier begrüße ich ganz herzlich und mit herzlichem Dank auch für die Teilnahme heute hier an der Sitzung von meiner Stelle aus Frau Rau und Herrn Roß, für den VBB-Begleitservice wird personell deutlich erweitert. Dort können Fahrgäste mit Handikap anrufen, wenn ihre geplante Route mit S- und U-Bahn nicht funktioniert, weil kein Aufzug verfügbar ist. Die im VBB-Callcenter Mitarbeitenden klären, welche Alternativroute es mit Bus und Bahn gibt und erläutern diese. Gibt es keine annehmbare Alternative, bucht der VBB ein Taxi. Der Taxifahrdienst überbrückt den gestörten Abschnitt in der Regel bis zu einer geeigneten barrierefreien Haltestelle, von der die Fahrt fortgesetzt werden kann. Es geht immer um eine umsteigeoptimierte Lösung für die gesamte Reisekette. Die Fahrgäste können das Angebot wie bisher zuschlagsfrei während der gesamten Betriebszeit von S- und U-Bahn nutzen. Der VBB bucht das jeweils passende Taxi, sei es ein reguläres, ein Großraum- oder Inklusionstaxi. Der Fahrgast bekommt die erforderlichen Informationen per SMS aufs Handy. Die Buchung des VBB erfolgt über ein digitales Business-Frontend der TAXI ONE GmbH, die in Berlin die Funktaxizentrale betreibt. Die Taxizentrale hat einen hohen Durchdringungsgrad und Akzeptanz im Gewerbe, gerade auch

bei den Unternehmen, die heute schon mit der Zielgruppe über Kranken- und Inklusionsfahrten vertraut sind.

Für die Umsetzung dieses Angebots stehen damit die über 3 000 Berliner Taxis sowie über 100 Inklusionstaxis zur Verfügung, die schon heute einen Funktaxivertrag haben und die sich künftig kostenfrei für dieses Angebot bei der Funkzentrale registrieren. Damit die Fahrgäste nicht lange warten müssen, ist es natürlich wichtig, dass Taxiunternehmen eine angemessene Vergütung erhalten und mit einer klaren einfach anwendbaren Vergütungsstruktur. Dazu hat mein Haus mit den Berliner Taxiverbänden eine Sondervereinbarung geschlossen, die genau das regelt. Die vom VBB gebuchten Fahrten werden pauschal vergütet. Für ein reguläres Taxi 20 Euro, für ein Großraumtaxi 26 Euro und für ein barrierefreies Taxi 40 Euro. Die barrierefreien Taxis sind wichtig, wenn ein Fahrzeug für Fahrgäste benötigt wird, die nur im Rollstuhl sitzend befördert werden können, und das wird nach bisherigen Erfahrungen nur ein kleiner Teil der Anfragen sein. Umso wichtiger ist es dann aber, dass hier mit einer attraktiven Pauschalvergütung sich die längere Anfahrt für Unternehmen mit Inklusionstaxis entsprechend lohnt. Die Finanzierung des Angebots ist mit 2,5 Millionen Euro pro Jahr veranschlagt und haushälterisch abgesichert. Zu den Einzelheiten werden Ihnen gleich die Kollegen des VBBs und auch Herr Waldner ausführlicher berichten.

Mir ist wichtig, dass wir einen Start haben, das Taxigewerbe zu einem Baustein der Barrierefreiheit im ÖPNV zu entwickeln. Wir sind damit bundesweit Vorreiter. Zugleich setzen wir ein Zeichen, was die Stärkung der Inklusionstaxis anbelangt. Ich gehe davon aus, dass unser Vergütungsmodell einen Impuls setzt, insgesamt die Buchbarkeit von Inklusionstaxis in der Stadt zu verbessern. Das Projekt wird von einer Expertengruppe der Betroffenenverbände begleitet, um es weiter zu optimieren und die Abläufe an die Bedarfe anzupassen. Es wird in dem Zusammenhang auch geprüft werden, ob es wieder eine Buchungsmöglichkeit per App geben soll. Hier war der Expertengruppe wichtig, dass diese dann aber speziell auf ihre Bedürfnisse ausgerichtet sein muss.

Abschließend sei noch der Name des Angebots genannt, nämlich BAV – Barrierefreie Alternative Fahrt. – Herr Ronneburg! Gerne möchte ich noch dazu ausführen, dass wir im Rahmen der Haushaltsberatungen unter Bericht Nr. 32 zu Muva am 29. Oktober 2025 über dreieinhalb Seiten ausführlich an den Hauptausschuss berichtet haben, wie das neue Konzept aussieht. – Vielen Dank! – [Zuruf von Tino Schopf (SPD)]

Vorsitzender Lars Bocian: Sie müssen bitte das Mikrofon benutzen, sonst gibt es keine Aufzeichnung, lieber Kollege!

Tino Schopf (SPD): Entschuldigung, Herr Vorsitzender! – Ich habe nur noch eine Frage. Die Senatorin sagte „BAV“ und führte dann aus: Barrierefreie Alternative Fahrt.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU): BAV, aber ich habe mich dann geirrt: Barrierefreier Alternativ-Verkehr.

Vorsitzender Lars Bocian: Sehr schön, dann hätten wir das auch geklärt, sogar noch vor der Aussprache. – Liebe Anzuhörende! Sie haben jetzt für eine einleitende Stellungnahme circa fünf Minuten zur Verfügung. Es soll auch wirklich nur eine einleitende Stellungnahme sein. Wenn die Abgeordneten dann ihre Fragen gestellt haben, können Sie noch ganz viel ausfüh-

ren, Ihre Hinweise geben und alles sagen, was Sie möchten, aber wir starten jetzt erst mal mit einer fünfminütigen Stellungnahme. Wir beginnen alphabetisch mit Herrn Dötsch. – Bitte schön, Sie haben das Wort!

Armin Dötsch (Sozialverband Deutschland): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Sehr geehrte Abgeordnete! Wir begrüßen durchaus, dass man hier im Land Berlin versucht, die Mobilität barrierefreier zu gestalten. Leider sind wir immer noch nicht so weit, dass wir die UN-Behindertenrechtskonvention erfüllen. Sicherlich scheitert das an vielen Punkten. Wir haben irgendwann mal ein tolles Projekt mit den Inklusionstaxis begonnen. Leider hat es aber dazu geführt, dass 90 Prozent der Inklusionstaxis am BER und nicht in der Innenstadt zur Verfügung stehen. Das mal als ein Part.

Ich nehme wirklich mit Freude zur Kenntnis, dass Sie jetzt versuchen, mit diesen deutlich besseren Vergütungen, die man in der Innenstadt dann haben kann für behinderte, gerade mobilitätsbehinderte Menschen, dass sie eine größere Chance haben und dass es auch für das Taxigewerbe wahrscheinlich interessanter ist, in der Innenstadt tätig zu sein. Es muss aber trotz allem für jeden einzelnen, gerade was die Taxis angeht, möglich sein, ein Inklusionstaxi für eine freie Fahrt zu buchen. Nicht jeder möchte nur von seinem Platz, oder besser gesagt, wenn da der Fahrstuhl nicht klappt, wenn er den ÖPNV nicht nutzen kann, ein Inklusionstaxi nutzen, sondern es gibt auch eine kleinere Anzahl von Menschen, die ein Inklusionstaxi für eine freie Fahrt von zu Hause nutzen möchten, und da gibt es heute noch immer keine gute und verlässliche Möglichkeit, so ein Taxi zu buchen. Das ist sicherlich nur für die wohlhabenden behinderten Menschen möglich, das so ohne Weiteres zu machen. Die scheitern dann aber daran, dass sie das teilweise zwei, drei Tage im Voraus organisieren müssen, weil sie die einzelnen Taxiunternehmen anrufen müssen. Es gibt keinen Taxiruf für Inklusionstaxis. Das wäre sicherlich eine wichtige Ergänzung, die wir uns wünschen würden, um dieses Projekt Inklusionstaxi letztendlich zu einem wirklichen Erfolg zu bringen. Das stellen wir als Mangel fest. Beim klassischen ÖPNV sind wir gespannt, wie das in Wirklichkeit dann klappt.

Wir dürfen eines nicht vergessen bei unserer neuen Technik- und App-Affinität, das finde ich durchaus sinnig, dass es immer noch einen nicht kleinen Teil an Menschen gibt, die analog unterwegs sind. Auch für die müssen wir ein passendes Angebot haben, also nicht nur an den digital wachsenden Anteil der Bevölkerung denken, sondern wir brauchen auch weiterhin ein analoges Angebot für die Menschen, die noch nicht so weit sind oder vielleicht nie so weit kommen werden. Das erst einmal von unserer Seite vom SoVD. – Ich danke Ihnen!

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank! – Dann erhält das Wort Frau Pohle. – Bitte schön!

Wencke Pohle (Lebenshilfe Berlin e. V.): Vielen Dank! – Jetzt ist sie gerade weg, aber ansonsten hätte ich natürlich auch gerne die Senatorin begrüßt. Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Liebe Herren und Damen Abgeordnete! Kurz vorab: Der Lebenshilfe Berlin e. V. setzt sich in Berlin für die Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention ein sowie für Inklusion und Teilhabe von Menschen mit Behinderung, insbesondere von Menschen mit geistigen Behinderungen und deren Angehörigen. Deswegen werden sich meine Ausführungen auch so ein bisschen auf diesen Personenkreis fokussieren.

Ein zentraler Bereich für Teilhabe ist natürlich die selbstbestimmte Mobilität, das ist hier schon angesprochen worden, wie sie auch in Artikel 20 der UN-BRK verankert ist. Dabei bedeutet Mobilität aber nicht nur das physische Fortbewegen von A nach B, sondern dass man Wege selbstständig, sicher und verständlich zurücklegen kann. Rechtlich wird es im Personenbeförderungsgesetz und auch im Mobilitätsgesetz Berlin verankert. Das ist auch schon angesprochen worden. Während sich das Personenbeförderungsgesetz allerdings nur auf körperliche und sensorische Beeinträchtigungen bezieht, geht das Berliner Mobilitätsgesetz viel weiter, Gott sei Dank, und fokussiert sich auch auf geistige und seelische Beeinträchtigungen. Trotz dieser guten gesetzlichen Grundlage in Berlin zeigt die Praxis aber aus unserer Perspektive immer noch deutliche Lücken auf.

Die öffentliche Debatte konzentriert sich ganz stark auf Aufzüge, Rampen und Blindenleitsysteme. Das ist alles total wichtig, aber für Menschen mit geistiger Behinderung sind Orientierung, Verständlichkeit und Verlässlichkeit ebenso entscheidend. Unklare Wegführungen, komplexe Fahrgastinformationen, wechselnde Bezeichnungen machen den ÖPNV für diese Personengruppe oft faktisch unnutzbar. Barrierefreiheit erfordert eine klare konsistente Gestaltung, eindeutige Symbole, leicht verständliche Bezeichnungen und Informationen nach dem Mehr-Sinne-Prinzip für diese Gruppe. Viele Menschen mit geistiger Behinderung können keinen eigenen Pkw nutzen und sind dabei besonders auf den öffentlichen Verkehr angewiesen. Der Muva hat hier eine wichtige Lücke geschlossen. Die Beförderung, gerade im Fünf-Kilometer-Radius, ermöglichte vielen Menschen erstmals, eigenständig und vollständig selbstständig Wege zurückzulegen. Die Bedeutung dieses Angebots zeigt sich auch in einer von der Lebenshilfe Berlin gestarteten Petition zum Erhalt des Muva, der sich 7 851 Menschen angeschlossen und damit einen klaren Beleg für ihre konkreten Alltagserfahrungen und ihren Bedarf geliefert haben.

Das bisher ergänzende Mobilitätsangebot hat gezeigt, dass alltagsnahe, wohnortbezogene Mobilität möglich ist, wenn Angebote verständlich, verlässlich und niederschwellig gestaltet sind. Auf dieser Grundlage begrüßen wir zunächst einmal das neue Konzept, soweit uns das jetzt bekannt ist und vorgelegt wurde, es ist noch nicht ganz am Start, und auch, dass es schnell entwickelt worden ist und der ÖPNV hier als Grundlage gesehen wird. Auch dort sehen wir einen relativ niedrigschwelligen Zugang und vor allen Dingen freut es uns, dass man hier mit dem regulären Fahrschein zu einer kostenneutralen Nutzung gekommen ist.

Gleichzeitig sehen wir aber auch zentrale Herausforderungen. Veränderungen müssen ganz klar kommuniziert werden, um Brüche für die Nutzenden zu vermeiden. Bisher sehen wir hier Defizite und hoffen dort noch auf Abstellung. Nach unserem Kenntnisstand reduziert sich das neue Konzept der Barrierefreien Alternativen Beförderung faktisch wieder auf einen reinen Stör- und Aufzugersatz. Das Mobilitätsgesetz geht aus unserer Sicht hier viel weiter und hat einen umfassenderen Ansatz und fordert auch die Überwindung von Barrieren ein. Einige habe ich Ihnen eben benannt, die immer noch bestehen.

Die ausschließlich telefonische Nutzung oder, wie Frau Bonde eben noch ergänzt hat, dass man Informationen über SMS bekommt, schließt einen bestimmten Personenkreis aus. Das sind vor allen Dingen Menschen mit geistigen Behinderungen, die zusätzlich vielleicht Hör- und Sprachbeeinträchtigungen haben, aber auch, wenn Sie SMS gebrauchen, Menschen, die nicht ausreichend lesen können. Das Konzept wurde bislang nicht praxisgetestet. Begleitende Tests sind aus unserer Sicht mit ausgewählten Nutzergruppen zwingend notwendig, wenn,

dann auch im laufenden Betrieb. Unklar ist auch, wie gegebenenfalls kurzzeitig der Muva parallel weitergeführt werden soll. Das war nach den Informationen und Aussagen für uns noch nicht ganz klar, welchen Stellenwert der Muva dann dort einnimmt.

Abschließend noch mal: Das neue Konzept kann aus unserer Sicht strukturell Barrieren im ÖPNV durchaus nicht komplett lösen. Selbstbestimmte Mobilität darf nicht davon abhängen, ob ich telefonisch oder dann auch per SMS entsprechend vermittelt werden kann. Entscheidend ist, dass das Angebot nachweislich funktioniert. Dafür muss es aber auch systematisch begleitet, evaluiert und bei Bedarf auch kurzfristig nachgesteuert werden. Alternative Mobilitätsangebote können den ÖPNV durchaus sinnvoll ergänzen und sollten es auch, aber die bestehenden Barrieren sollten dabei nicht aus dem Blick gelassen werden, und da fordern wir durchaus noch weitere Bemühungen, um Abhilfe zu schaffen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Der Ausschuss dankt Ihnen! – Dann kommen wir zu Herrn Roß beziehungsweise Frau Rau. Sie können sich die fünf Minuten gerne aufteilen, wie Sie möchten. – Bitte schön, Sie haben das Wort!

Jürgen Roß (VBB): Sehr geehrte Damen und Herren! Danke für die Einladung heute! Wir wollen sie gerne nutzen, Ihnen einen Blick in die Werkstatt zu geben, wo wir 14 Tage vor Start des neuen Dienstes stehen. Sie können glauben, die Ohren glühen und die Tastaturen auch. Wir sind da intensiv dran. Wir wollen uns das so teilen, dass Frau Rau einen kurzen Überblick gibt, wenn Kundinnen oder Kunden sich im Servicebüro melden, in der Hotline melden. Was passiert dann? Wie finden wir gemeinsam eine Lösung? Ich würde die Fragen aufnehmen, die vorhin schon kamen. Wie erfährt die Kundschaft davon? Wie kommunizieren wir das? Mit welchen Strukturen arbeiten wir zusammen? Herr Waldner wird dann noch die Gelegenheit haben, etwas zum Portal zu sagen. Das wäre unsere Aufgabenteilung.

Heike Rau (VBB): Schönen guten Tag! Mein Name ist Heike Rau. Ich verantworte beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg den Bus- und Bahnbegleitservice seit 15 Jahren, also seit seinem Bestehen. Wir stehen kurz vor der 300 000. Begleitung. Wir haben jeden Tag ungefähr 100 Aufträge, die wir im ÖPNV personalisiert realisieren. Die Nachfrage nach einer Begleitung im ÖPNV ist weiter wachsend. Es wird nie die Situation geben, dass wir das umfassend realisieren können. Vielleicht noch eine Anmerkung vorweg: Alternde Gesellschaft ist das eine, aber es gibt eine Vielzahl von Menschen, die von Geburt an oder von einer Erkrankung her auch schon in jungen Jahren mobilitätseingeschränkt sind. In diesem Zusammenhang muss man das gesamte Konzept sehen.

Die erste Vorbemerkung: Es geht um eine Barrierefreiheit durch Wegfall oder Nichtvorhandensein von Aufzügen. Vom Grundsatz her haben wir mit funktionierenden Aufzügen de facto eine barrierefreie Reisekette.

Die zweite Vorbemerkung: Wir müssen definieren, wer die faktische Zielgruppe ist. Wir haben uns zusammen mit der Expertenbegleitgruppe, mit den Betroffenenverbänden und der Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung in mehreren gemeinsamen Erfahrungsaustauschen darauf verständigt, dass der Schwerpunkt im Wesentlichen auf die Fahrgäste gelegt wird, die eine Einschränkung haben, die sie selbst nicht aufheben können beziehungsweise die auch mit Unterstützung von anderen nicht aufhebbar ist. Das ist eine Situation, die muss man erst mal definieren.

Wenn das Weihnachtsgeschäft zu Ende ist und das neue Jahr startet, wird unter der bis jetzt aufgehängten Nummer an den Aufzügen – – Es sind ungefähr 350 Stationen und Haltepunkte, an denen die Telefonnummer steht, die aktuell noch vom Muva ist, wo wir aber mit der BVG im Hintergrund die Umleitung auf unsere Telefonnummer geregelt haben. Wenn dann jemand mobilitätseingeschränkt am Fahrstuhl steht, kann er diese Nummer anrufen. Wir werden dann prüfen: Wo ist der Standort? Vielleicht als Hintergrundinformation: Wir haben von allen Haltestellen Standortumgebungspläne, sodass wir sehen können: Wo ist der- oder diejenige? Ist es oben auf dem Ostkreuz Aufzug 1, 2, 3, 4, oder ist es der eine Aufzug? Wir haben gemeinsam mit TAXI ONE GPS-basierte Haltestellen für die Taxiabholung an diesen Haltepunkten festgelegt. Dann gucken wir erst mal, ist eine Umfahrung mit dem öffentlichen Nahverkehr möglich.

Aus unserer Erfahrung von über zweieinhalb Jahren, wo wir das telefonische Kundencenter für Muva gemacht haben, wissen wir, dass es für die Betroffenen mitunter einfacher und leichter ist, eine Umsteigebeziehung zu nutzen und dann barrierefrei weiterfahren zu können, als wenn sie raus müssen aus dem System oder wenn es unten ist und sie fahren wieder zurück, um dort auf ein Taxi zu warten. Also Prüfkriterium aus Sicht der Fahrgäste: Ist es möglich, mit dem ÖPNV mit unserer Hilfe, mit unserer Fahrgastinformation diese Barriere zu umfahren? Das ist im Wesentlichen das Grundkonzept. Ist es nicht möglich, können wir über ein sehr gutes Frontend von TAXI ONE, das sie heute gerade schulen, ein entsprechendes Taxi buchen, wobei wir natürlich abfragen werden: Sind Sie in der Lage, sich selbstständig umzusetzen beziehungsweise mithilfe der Fahrerinnen und Fahrer, die dafür entsprechend geschult werden? Oder, was der Regelfall ist, es ist jemand mit einem Rollator oder Faltrollstuhl unterwegs, und wir bekommen die Umsetzung hin, sodass wir ein reguläres Taxi buchen können beziehungsweise dann Inklusionstaxi oder Großraumtaxi. Das vielleicht kurz als Einführung zu dem konkreten Konzept, wie es dann ab 1. Januar laufen wird.

Jürgen Roß (VBB): Eine Ergänzung: Damit sind wir sehr sicher, dass wir insbesondere die Wartezeiten für die Kundinnen und Kunden verkürzen können, weil aufgrund der Vielzahl der Taxis in der großen Stadt wie auch in den Außenbezirken wir sehr kurze Zuwegungen haben, sodass man nach drei, vier, höchstens fünf Minuten das Taxi am Bahnhof vorfinden sollte. Wie erfahren die Kundinnen und Kunden davon? Frau Rau hat es schon erwähnt. Es gibt bisher Aufkleber an den Bahnhöfen mit einer Telefonnummer. Die wird im Moment noch von der BVG betrieben, läuft aber nach dem Jahreswechsel ganz normal weiter. Die schalten wir dann auf eine VBB-Telefonnummer im Hintergrund um. Das ist kein Problem für die Kundinnen und Kunden. Diese Aufkleber werden ausgetauscht. Da wird dann auch noch mal konkret beschrieben, für welche Zielgruppe das ist. Aber da rund um Weihnachten die technischen Services der Betreiber auch ihre Ferien machen, geht das dann gleich im neuen Jahr los.

Es gibt eine Webseite. Wir werden ein Mailing machen, auch mit Unterstützung von Frau Braunert-Rümenapf und den Verbänden, mit denen wir in enger Abstimmung sind. Frau Rau hat es erwähnt. Wir stimmen natürlich auch noch mal eine Presseinformation mit der Senatsverwaltung, mit Frau Senatorin Bonde und dem Team ab, damit wir kurz vorm Jahreswechsel starten und darüber informieren können.

Zwei, drei Punkte vielleicht noch: Was passiert noch? – Wir bereiten kleine animierte Erklärungsvideos für die Taxifahrerinnen und Taxifahrer vor. Die meisten können damit umgehen, ver-

sichert Herr Waldner, aber es gibt Fluktuationen, damit wir auch da noch mal erklären: Wie geht man mit einem Menschen mit Mobilitätseinschränkungen beim Ein- und Aussteigen um? Wir wollen auch ein kleines Erklärvideo für die Zielgruppe selbst machen, damit man im Internet vorher gucken kann: Wie funktioniert dieser Service? Wie verhalte ich mich? Wo finde ich das Taxi? Das ist anders als bisher beim Muva. Der war sehr charakteristisch. Den hat man gesehen an einem Verknüpfungspunkt. Wo vielleicht mehrere Taxis vorbeifahren, muss klar definiert sein, das ist das Taxi für die Person, die das Taxi bestellt hat. Deswegen gibt es für jeden Bahnhof diese definierte Koordinate, die wir im Portal eingeben können. Fahrerin X oder Fahrer Y holt Frau oder Herrn Sowieso am Bahnhof an einer definierten Stelle ab.

Wir haben auch mit Unterstützung der Sozialhelden, die sich seit sehr vielen Jahren intensiv um Informationen zur Barrierefreiheit kümmern, ein neues technisches Portal im Hintergrund, wo die Kolleginnen und Kollegen im Servicebüro auf den ersten Blick sehen können, welche Aufzüge gerade gestört sind. Das ist eine gewisse Plausibilitätskontrolle, denn die Taxifahrerinnen und Taxifahrer werden keinen Check vornehmen. Sie kontrollieren kein VBB-Ticket. Sie kontrollieren auch nicht einen Ausweis oder so etwas, sondern das machen wir auf Treu und Glauben und starten da. Für uns ist aber diese Plausibilitätskontrolle wichtig. Wenn jemand anruft, ich komme in Dahlem-Dorf nicht weiter, dann können die Kolleginnen und Kollegen gucken: Okay, ist gestört, ist plausibel. Wir machen das und wollen das so niedrigschwellig wie möglich anbieten und umsetzen.

Die Betroffenenverbände habe ich erwähnt. – Noch zwei Bemerkungen zur Qualitätskontrolle: Sie ist vorgesehen. Sie ist im Auftrag der Senatsverwaltung drin. Das wird zum Ende des ersten, Anfang des zweiten Quartals erfolgen, dass wir uns mit Kundinnen und Kunden direkt ins Benehmen setzen. Wie haben sie das erlebt? Ist das das, was ihnen im Leben hilft? Können wir irgendwo weiterarbeiten? Mit den Verbänden sind wir ohnehin unterwegs.

Vorsitzender Lars Bocian: Sie müssten – –

Jürgen Roß (VBB): Letzte Anmerkung, dass für jedermann und jedefrau diese Informationen zu den gestörten Aufzügen dann im Internet verfügbar sind, damit man sich im Vorfeld schon informieren kann. Das eine ist die Nothilfe, da ist etwas kaputt. Das andere sind Bahnhöfe, die noch keinen Aufzug haben oder längerfristig wegen Baumaßnahmen gestört sind, sodass man seine Reise im Vorfeld planen, sich informieren kann und dann auch schon ein bisschen vorinformiert ins Gespräch mit den Kolleginnen und Kollegen geht. Das war etwas mehr, aber das ist auch ein umfassendes Thema. – Danke fürs Zuhören!

Vorsitzender Lars Bocian: Dann gebe ich das Wort gleich an Herrn Waldner weiter. – Bitte schön, Herr Waldner!

Hermann Waldner (Taxi Deutschland e. V., TAXI ONE GmbH): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank, Frau Senatorin! Vielen Dank, werte Abgeordnete! Ich spreche hier als Vertreter des Berliner Taxigewerbes, von den vier Taxiverbänden als Taxi Deutschland e. V. und gleichzeitig auch für meine Taxizentrale, die unter TAXI ONE firmiert und besser bekannt ist unter Taxi Berlin. Wir arbeiten im Moment mit über 5 000 Taxis in Berlin, und ich will bedenken, dass wir eine Fahrzeugdichte haben, die eigentlich kein anderer Anbieter auch nur annähernd bieten kann. Deswegen sind wir sehr optimistisch, dass wir diesen Auftrag sehr gut, sehr schnell und sehr zuverlässig erfüllen können.

Was die Rollstuhlfahrten betrifft, die nicht umsetzbar sind, also Personen, die nicht umsetzbar sind, hatten wir unsere Kopfschmerzen, allen Beteiligten auch lange bekannt. Ich bin sehr froh, dass wir jetzt eine Preisregelung haben, die so ist, dass ich da sehr optimistisch bin, dass wir unsere Bedienungsquote deutlich erhöhen können. Zwischen den Zeilen hatte ich mal gehört, dass der Anbieter, der das vorher gemacht hat, auch nicht 100 Prozent der Aufträge im Inklusionsbereich erfüllen konnte, sondern um die 50 Prozent. Das haben wir jetzt schon ohne diese Zusatzbeträge, aber wir sind mit 50 Prozent nicht zufrieden. Damit kann niemand zufrieden sein. Wir wollen 70, 80, 90 Prozent und mehr erreichen. Das wird trotzdem immer noch schwer bei der Flotte, die da ist. Das ist Neuland für uns. Wir müssen die Erfahrung erst mal machen, dass wir dann eine Bedienungsquote haben, mit der alle zufrieden sind. Aber mit dieser Preisgestaltung, die im Raum steht, bin ich sehr optimistisch, dass wir das schaffen.

Wir werden auch in schwierigen Zeiten, besonders in der Silvester-/Neujahrsnacht, einzelne Unternehmen mit vielen Inklusionstaxis verpflichten, sodass sie regelrecht den Dienst übernehmen, dann auch andere Fahrten lassen und speziell diese Fahrten machen, sodass wir das bedienen können. Wenn es aus irgendwelchen Gründen notwendig sein sollte, dass es auch andere Zeiträume gibt, in denen wir das machen müssen, werden wir das tun, denn wir sind sehr ehrgeizig, das gut auszuführen, weil wir in Zukunft noch viel mehr in der Verzahnung mit dem öffentlichen Nahverkehr arbeiten möchten, so wie es bereits seit vielen Jahren zur großen Zufriedenheit mit der BVG mit dem Schienenersatzverkehr machen. Niemand kann das so gut machen wie wir als Taxigewerbe, weil, wie gesagt, niemand diese Fahrzeuge und diese Flexibilität rund um die Uhr hat. Deswegen glaube ich, dass wir da nach einer gewissen Zeit mit Zufriedenheit zurückschauend sagen: Das war eine gute Lösung.

Ich kann eine gewisse Unzufriedenheit von den bisherigen Nutzern verstehen. Ich persönlich würde auch lieber so ein tolles, komfortables Muva-Fahrzeug nehmen und dort einsteigen anstatt in ein Taxi. Das gebe ich zu. Aber wir sind in Zeiten, in denen auch gespart werden muss, und ich glaube, es ist zumutbar, dass alle Menschen dann auch ein Taxi nehmen, die ein Taxi brauchen.

Noch zu Inklusionsfahrten: Wir haben da eine Definitionsfrage. Inklusionsfahrten sind eigentlich alle Fahrten, die mit dem Faltrollstuhl kommen oder mit Rollator oder sonstigen Mobilitätseinschränkungen. Da machen wir schon sehr viel mit einer sehr hohen Erfüllungsquote oberhalb von 95 Prozent. Wir machen 70 000 Inklusionsfahrten im Jahr mit umsetzbaren Personen, die sich normal ins Taxi setzen können, mit unseren Großraumfahrzeugen, mit normalen Taxis, je nachdem. Wie gesagt, dieses Segment der nicht umsetzbaren Personen wird maximal 5 Prozent von diesen 70 000 Fahrten sein, schätzen wir. Das werden wir schaffen.

Das Portal oder die Erfassung der Aufträge wird nicht mehr per Fax, Telefon oder Mails passieren, sondern es gibt ein Eingabeterminal oder mehrere, so viel wie gebraucht wird. Das wird dann direkt vom VBB bedient. Dann ist eine sofortige Transparenz da, welches Taxi kommt, wann es kommt, in welcher Zeit es kommt. Die Vorauswahl, welches Taxi gebraucht wird, wird vom VBB getroffen und auch die Berechtigung, wer fahren darf. Darüber bin ich sehr froh, dass ich diese Auswahl nicht treffen muss, aber wir machen alles, was dazugehört. – Danke schön!

Vorsitzender Lars Bocian: Wir danken Ihnen! – Dann gehen wir in die Aussprache. Es liegen auch schon einige Wortmeldungen vor. Zuvor möchte ich für die Abgeordnete Schubert,

die heute zu Gast in unserem Ausschuss ist und das Rederecht beantragt hat, Einvernehmen herstellen. Gibt es da Widerspruch? – Nein! Dann nehmen wir das so mit und beginnen mit dem Kollegen Ronneburg. – Bitte schön!

Kristian Ronneburg (LINKE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank an die Anzuhörenden für Ihre Ausführungen bis dahin! Ich möchte meine Fragen so sortieren: Ich würde mich auf Muva und barrierefreie Beförderung beziehen und am Anfang noch mal kurz Fragen stellen zu anderen Aspekten, die hier zu Beginn noch mal eine Rolle gespielt haben. Weil Herr Roß und Frau Rau da sind, möchte ich explizit zum VBB-Begleitservice noch mal nachfragen. Ich möchte Sie einladen, in der zweiten Runde noch mal etwas dazu zu sagen, ob aus Ihrer Sicht die Zukunftsfestigkeit dieses Begleitservices gegeben ist oder ob Sie Vorschläge oder Forderungen haben, wie wir hier zu einer deutlich besseren Absicherung kommen. Wir hatten hier im Hause die Diskussionen über die weitere Absicherung. Wir haben über 30 Menschen gesprochen, die dort weiter angestellt werden sollten. Das hat dann zum Glück auch alles geklappt, aber ich möchte Sie noch mal dazu einladen, wie Sie das einschätzen und was Sie sich vielleicht auch wünschen, wie der Begleitservice zukunftsfest gemacht werden kann. Das ist, denke ich, hier ein parteiübergreifendes Anliegen.

Dann möchte ich speziell die Frage an den Senat stellen: Aufzüge sind hier immer wieder genannt worden. Ich möchte den Senat darum bitten, etwas dazu zu sagen, ob der Senat Vorsorge leisten will für eine bessere Verfügbarkeit von Aufzügen. Ich nenne noch mal an das Stichwort Ersatzteile. Das ist immer wieder ein Thema, das wir zumindest auch bei der BVG gespiegelt bekommen, dass es schlichtweg um die Lagerung von Ersatzteilen schlecht bestellt ist. Das ist natürlich auch eine finanzielle Frage. Deswegen würde ich den Senat darum bitten, dazu Auskünfte zu geben, ob hier Verbesserungen in Sicht sind oder was dafür notwendig wäre.

Dann würde ich jetzt zur barrierefreien Beförderung kommen. Ich möchte fragen: Wann startet BAV? Ist es der 1. Januar 2026, oder ist es ein anderes Datum? Wird es eine Übergangsphase mit Muva geben, ja oder nein, also begrenzte Fortführung von Muva? Das ist mein Wunsch, dass der Senat das darstellt.

Dann würde ich den Senat danach fragen wollen: Was ist eigentlich – was der Senat auch berichtet hat – aus der teilweisen Übernahme der Leasingfahrzeuge geworden, die für das aktuelle Muva-Angebot zum Einsatz kommen? Da hat man gesagt, man möchte da entsprechend prüfen. Da würde mich interessieren, ob es eine Antwort zu dieser Prüfung gibt.

Dann würde mich eine Frage zu den Finanzen interessieren. Wir wissen aus der zweiten Lesung vom Fachausschuss, da gab es noch mal den Bericht, für die Fortführung des Angebots sind im Jahr 2026 8 Millionen Euro und 2027 8,5 Millionen Euro eingeplant. Jetzt wurden zusätzlich von der Koa im Titel 54084 noch mal 1,7 Millionen Euro pro Jahr eingestellt. Das wird morgen im Plenum abgestimmt. Das wären dann zusammen 2026 10,2 Millionen Euro und 2027 auch 10,2 Millionen Euro. Jetzt spricht die Senatorin immer von 2,5 Millionen Euro. Was soll denn dann mit dem Rest passieren? Das wäre meine Frage.

Sie hatten das Thema Inklusionstaxis am BER erwähnt. Herr Dötsch hatte das angesprochen. Meiner Erkenntnis nach geht die aktuelle Auslosung der Taxis, die eine Ladeberechtigung am BER haben, noch bis in den Herbst 2026 hinein. Wird es da noch mal eine Anpassung geben?

Ich hatte es so verstanden, eine Lösung wäre auch, wenn wir das Thema Lotterie am BER etwas anpassen würden, weil da das Incentive gesetzt wird, dass viele Inklusionstaxis am BER ballen, die dann im Rest der Stadt nicht verfügbar sind. Gibt es dort eine Änderung im Verfahren oder nicht? Ansonsten würde ich den Senat darum bitten, noch mal dieses Verfahren zu prüfen, ob das weiterhin so abgewickelt werden oder ob man entsprechend andere Wege gehen sollte, damit eine Verfügbarkeit von Inklusionstaxis besser ermöglicht werden kann.

Dann habe ich noch eine Frage zu den Gruppen. Frau Pohle hatte das angesprochen, Stichwort: geistige Behinderung. Ist diese Zielgruppe jetzt ein Adressat dieses Angebot oder nicht? Wie soll diese Gruppe erreicht werden? Meine Kollegin Schubert hat auch noch Fragen. Deswegen ende ich hier. – Danke schön!

Vorsitzender Lars Bocian: Der Nächste auf der Redeliste ist der Kollege Wiedenhaupt. – Bitte schön, Sie haben das Wort!

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Danke, Herr Vorsitzender! – Ich will keine Fragen wiederholen und gehe mit weiteren Fragen nach der Redereihenfolge vor. Noch mal herzlichen Dank an Sie natürlich! – Herr Dötsch! Sie hatten davon gesprochen, es wäre schön, wenn man im Inklusionsbereich mehr Buchungen für freie Fahrten bekommen könnte. Da würde mich interessieren, wo Sie die Hauptprobleme dabei sehen und was aus Ihrer Sicht verändert werden müsste, dass wir da vorankommen. Ich weiß selber, dass der Versuch, ein Inklusionstaxi zu bekommen, für meine Eltern immer sehr schwer war. Das ist aber schon ein paar Jahre her. Ich glaube, die Situation hat sich inzwischen gebessert. Wenn Sie das aber so direkt ansprechen, würde ich gerne auch Ihre Wünsche dazu einmal hören.

Frau Pohle! Sie haben angesprochen, dass es auch von der Kommunikation her so sein muss, dass Menschen, die Schwierigkeiten haben, mit Dingen mitzukommen, es ausnutzen können, was als Angebot dargestellt wird. Ich habe gerade vor Kurzem in einer interessanten Runde mitbekommen, wie schwer es sein kann für Menschen mit Lernschwierigkeiten, wenn man nicht in einfacher Sprache etwas erklärt bekommt, weil man es nicht ausnutzen oder verstehen kann. Das halte ich allerdings für sehr komplex vom Thema her. Welche Möglichkeiten sehen Sie? Was sollte man verbessern? Wo sollte man nachsteuern, sodass man auch in dem Bereich vorankommt?

Frau Rau! Sie hatten darüber gesprochen, dass die Fahrer extra geschult werden, was relativ selbstverständlich ist. Jetzt hat Herr Waldner vorhin von Erklärvideos gesprochen, und Sie hatten das noch mal gesagt. Ist die Schulung mit den Erklärvideos gemeint, oder gibt es darüber hinaus noch Schulungen, dass ein Fahrer weiß, wie er vorzugehen hat? Ich könnte mir vorstellen, dass es auch eine Frage des psychologischen Umgangs mit Fahrgästen ist, die man vielleicht etwas anders vornehmen sollte, als man es im normalen hektischen Fahrbetrieb gewohnt ist, wenn man am Hauptbahnhof oder am Flughafen seine Fahrgäste aufnimmt.

Herr Waldner! Sie hatten die erfreuliche Zunahme der Inklusionstaxifahrten angesprochen. Mich würde interessieren: Wie groß ist die Flotte, die über Sie zur Verfügung gestellt wird in dem Bereich? Ist aus Ihrer Sicht da noch ein Aufwuchs zu erwarten, weil vielleicht auch die finanziellen Bedingungen sich verbessert haben, wie Sie das eben auch noch mal mitangesprochen haben, oder wird das gleich bleiben, oder befürchten Sie durchaus auch, dass es eine

Abnahme dieser Fahrzeuge gibt, denn das ist ganz entscheidend für die Frage, wie zukunftsfähig ein solches Konzept ist? Das wäre erst einmal in der ersten Runde alles.

Vorsitzender Lars Bocian: Dann hat jetzt das Wort Frau Abgeordnete Wahlen. – Bitte schön!

Catrin Wahlen (GRÜNE): Ganz herzlichen Dank für die sehr erhellenden Berichte aus Ihrer jeweiligen Sicht und auch aus dem Senat! Ich möchte die vorangegangenen Fragen nur noch bekräftigen. Ich habe den Eindruck, dass keiner so richtig weiß, wie viel Geld wie ausgegeben wird, also von 8 Millionen Euro auf 2,5 Millionen Euro auf 1,7 Millionen Euro, und wie der Abfluss gedacht ist und was ganz konkret mit den 1,7 Millionen Euro pro Jahr, die zuletzt noch reingekommen sind, geplant ist.

Ich möchte auch fragen, wie denn die Erkennbarkeit des Barrierefreien Alternativ-Verkehrs dann gegeben sein wird, wenn die Ticker schon im Druck sind und bald ausgehängt werden und vielleicht auch noch die weitere Kommunikation mit verschiedenen Zielgruppen. Das würde mich sehr interessieren, und ob das vom Aufwand für die Arbeit bei Ihnen, beim VBB – – ob Sie den Eindruck haben, Sie können das mit dem zusätzlichen Personal gut auffangen, oder haben Sie Feedbackschleifen eingebaut? Wie können Sie reagieren, wenn das Telefon gar nicht mehr stillsteht, dass die weiteren Begleitungen noch stattfinden können? Kann man diesen Bereich auch weiter ausbauen? Das interessiert mich sehr.

Frau Pohle hat angesprochen, dass das neue System nicht praxisgetestet ist. Das finde ich arg unglücklich, weil hier nicht so ganz darauf aufgebaut wird, welche Erfahrungen man mit dem Muva und den Vorgängern gesammelt hat, weil man hier so radikal und ausschließlich, vielleicht war das jetzt kein gutes Wort, radikal und ausschließlich, aber so stark auf die Taxis setzt. Die Taxis aus der BER-Park-Lane in die Stadt zu bekommen, dazu haben wir auch im Sozialausschuss eine Anhörung gemacht, wo sehr ausführlich das Thema diskutiert wurde. Deswegen ist der Antrag von uns heute später auf der Tagesordnung. Ich entnehme der Debatte hier, dass einige Punkte schon erkannt wurden und auch in die Umsetzung kommen. Da ist aber noch mehr drin, und gerade dieser Bereich BER versus Verfügbarkeit in der Stadt ist ein sehr essenzieller.

Vorsitzender Lars Bocian: Sie müssten ganz langsam zum Schluss kommen. Wir haben unsere Drei-Minuten-Regel hier im Ausschuss.

Catrin Wahlen (GRÜNE): Alles klar! – Die Flottenstärke interessiert mich noch sehr und vielleicht, Frau Pohle, Herr Dötsch, noch mal zum Thema Testung des Systems. Da könnten Sie vielleicht noch mal sagen, wie Sie das sehen.

Vorsitzender Lars Bocian: Dann hat das Wort jetzt die Kollegin Schubert.

Katina Schubert (LINKE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank, dass ich Fragen stellen darf! – Vielen Dank an die Anzuhörenden! Aus inklusionspolitischer Sicht interessiert mich noch mal in Ergänzung zu den bisherigen Fragen: Es war jetzt immer von Aufzügen die Rede. Es gibt auch reichlich kaputte Rolltreppen, die durchaus für gehbehinderte Menschen, Rollator nutzende Menschen zugänglich sind. Gibt es auch die Idee, dass sie dann beim VBB

anrufen dürfen, oder ist das auf Aufzüge beschränkt? Die Leute kommen zwar mit der Rolltreppe runter, aber nicht mit der Treppe. Das wäre aber dann eine deutliche Ausweitung.

Was stellen Sie sich vor, wer alles berechtigt ist anzurufen? Das frage ich deswegen, weil natürlich für kognitiv beeinträchtigte Menschen der Verweis „Steigen Sie hier um, steigen Sie da um, dann kommen Sie schon an!“ oft nicht nachvollziehbar ist. Das heißt, die Frage ist: Kommen sie an einen Aufzug, da ist die Telefonnummer? Ist es für Sie möglich, diese Telefonnummer anzurufen, die vielleicht schon voreingespeichert ist? Sie wissen, da müssen sie anrufen, und dann werden sie weitertransportiert. Sind sie berechtigt, auch wenn sie nicht geheimeschränkt, aber kognitiv beeinträchtigt sind, oder fallen sie nicht unter diese Gruppe? Dann müsste es eine andere Lösung geben. Das hat Frau Pohle auch ausgeführt. Deswegen war Muva gerade für die Gruppe von Menschen so attraktiv, weil sie es nutzen konnten, ohne Stress sozusagen, weil sie nicht genau wussten, wo sie jetzt eigentlich hin mussten, damit sie zum Ziel oder von A nach B kommen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Das Wort hat jetzt der Kollege Schopf. – Bitte schön!

Tino Schopf (SPD): Vielen Dank, Vorsitzender! – Vielen Dank auch an die Anzuhörenden, aber auch einen Dank an den Senat und den Koalitionspartner, dass es gemeinsam gelungen ist, hier eine Lösung finden, die bereits ab dem 1. Januar 2026 trägt und letztendlich auch dazu führt, dass wir in Berlin das Taxigewerbe ein Stück weit unterstützen! Meine Frage geht zunächst an Frau Rau und Herrn Roß, aber auch Herrn Waldner. Habe ich es richtig verstanden, Herr Waldner, Frau Rau und Herr Roß, dass – der Erstkontakt ist erst mal beim VBB, bei der Hotline – Sie als die Hotline Zugriff haben auf ein Tool und dann der Mitarbeiter sehen kann – erst mal die ganze Plausibilitätsprüfung, ganz klar –, welches Taxi sich in der Nähe befindet und demjenigen angeboten werden kann. Die Senatorin sagte vorhin, es gibt eine SMS, und aus der SMS kann ich dann auch entnehmen: Es kommt Müller, Meier, Schulze mit dem und dem Kennzeichen und Wartezeit drei Minuten, fünf Minuten. – Vielleicht könnten Sie darauf noch mal kurz eingehen.

Frau Wahlen hat schon das Thema mit der Erreichbarkeit angesprochen. Sie selbst sagten auch: Wir wollen die Wartezeit verringern. Das heißt für mich, dahinter muss irgendein Servicelevel liegen. Ist der verabredet in dem Vertrag, dass man sagt, wir wollen einen Servicelevel von 90/20 oder wie auch immer liefern, und was ist, wenn dieser Servicelevel zum Beispiel nicht eingehalten wird?

Herr Waldner! Sie sagten aus der Erinnerung oder was Sie gehört hatten: Na ja, die Bedienungsquote beim jetzigen Partner wäre wohl um die 50 Prozent. Auch da die Frage an den Senat: Ist das irgendwie vertraglich festgehalten? Welche Bedienungsquote muss hier erfüllt werden? Kann der Senat die Aussage von Herrn Waldner bestätigen, dass man tatsächlich nur – in Anführungsstrichen – bei 50 Prozent Bedienungsquote lag.

Dann, Herr Waldner, zum TAXI ONE: Sie haben da Zugriff auf knapp 5 000 Taxis. Das sind 1 080 Betriebe. Sind die dann alle freigeschaltet, oder schauen Sie als Geschäftsführer noch mal ganz genau hin und sagen, erst mal nur die Unternehmer, nur die Taxis, die auch wirklich eine Schulung, eine Qualifizierung nachweisen können, die beim VBB stattgefunden hat? Da würde mich auch noch mal interessieren: Wie darf man sich diese Schulung, diese Qualifizierung denn vorstellen?

Das Projekt wird begleitet. Das ist das, was die Senatorin eingangs sagte. Da würde mich interessieren: Wie lange? Über welchen Zeitraum sprechen wir da? Findet diese Begleitung statt? Wie wird das Ganze evaluiert? Welche Kriterien müssen erfüllt sein, dass man sagt, jawohl, das, was wir jetzt haben, ist super, wir machen weiter, oder was passiert, wenn man sagt, ach du Scheiße, das klappt alles vorne und hinten nicht, wir waren mit dem bisherigen System viel besser dran? Gibt es da irgendwelche Kriterien, an denen man feststellt, jawohl, das ist ein Erfolg, wir setzen die Arbeit fort beziehungsweise nicht?

Dann zu dem, was der Kollege Wiedenhaupt angesprochen hatte, diese 90 Prozent der Inklusionstaxis, die überwiegend am BER stehen: Jetzt wurde von Herrn Waldner schon gesagt: Na ja, wir versuchen da was über die Vergütungen zu regeln. – Kann man machen. Wie konkret werden wir, werden Sie sicherstellen, dass die nicht alle am Flughafen stehen, sondern sich auch in der Stadt, in Berlin aufhalten, um für eine angemessene Bedienungsquote und dementsprechend auch für eine Fahrt zur Verfügung zu stehen? – So viel erst einmal dazu, danke!

Vorsitzender Lars Bocian: Dann als Nächste die Kollegin Hassepaß. – Bitte schön!

Oda Hassepaß (GRÜNE): Herzlichen Dank auch von mir an alle Anzuhörenden und den Senat! Ich finde es total wichtig, dass wir uns mit dem Thema beschäftigen und auch ein gutes Konzept dafür finden, damit das langfristig gut läuft für alle Menschen, die unterwegs sein wollen. Mein Gefühl ist bei den Rückmeldungen, die ich bekommen habe, dass eigentlich ein ganz gut funktionierendes System gecrasht worden ist, bevor ein neues System komplett erprobt oder aufgestellt ist. Ich hätte mir gewünscht, dass das neue System schon einen Schritt weiter wäre, aber es ist nun mal jetzt so. Das ist ein bisschen schade. Sie hatten auch gesagt, Herr Dötsch, es muss verhindert werden, dass gerade Menschen mit Behinderung oder nur wohlhabende Menschen mit Behinderung sich das dann leisten können. Das wurde auch noch mal an anderer Stelle gesagt. Wir müssen sparen, aber die Frage ist natürlich immer: Bei wem müssen wir sparen? Wo müssen wir sparen, und gibt es nicht andere Alternativen? Ich finde, dass gerade da gespart werden muss, geht zulasten der Schwächsten. Das muss natürlich verhindert werden.

Noch ein paar ganz operative Fragen: Frau Pohle! Sie haben besonders auf die Menschen mit Behinderung, die nicht gerade im Rollstuhl sitzen oder nur mobilitätseingeschränkt im körperlichen Sinne sind, hingewiesen. Gibt es denn da schon Konzepte, wo Sie in direkter Abstimmung sind, die ermöglichen, dass diese Menschen in das neue System bestmöglich eingebunden sind, und wie wären die? Was wären Ihre Zielforderungen? Was müsste geschehen, damit Menschen mit geistiger Behinderung da noch besser inkludiert werden könnten?

Sie hatten auch angeregt, dass man natürlich diesen Bruch des alten Konzepts zum neuen Konzept kommunizieren muss. Wie könnte das gut geschehen, damit da alle Menschen mitgenommen werden? Haben Sie da auch konkrete Vorschläge, wie das geschehen könnte? Dann würde ich gerne noch wissen, wann denn die digitale Buchungsplattform an den Markt geht, weil das besonders auch für Menschen, die gehörlos sind und nicht anrufen können, wichtig ist, dass es da eine schnelle Möglichkeit gibt. Es fehlen dann immer noch bestimmte Kapazitäten, um die 100 Taxis, die genutzt werden können. Wann werden die aufgefüllt, damit das System wieder läuft? – Herzlichen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Dann habe ich mich selbst auf die Redeliste gesetzt.

Lars Bocian (CDU): Herr Dötsch! Sie hatten vorhin gesagt, was gerade auch die Kollegin Hassepaß so ein bisschen angedeutet hat, das ist nur etwas für Wohlhabende, und Leute, die nicht so viel Geld haben, bekommen kein Inklusionstaxi. Dass Sie darauf noch mal eingehen können, warum das so ist, warum Menschen, die nicht wohlhabend sind, kein Taxi bekommen, dass wir uns das doch mal genau vorstellen können, denn wir möchten, dass der Service natürlich allen Menschen zur Verfügung steht. Die Frage geht natürlich an sie alle.

Vorsitzender Lars Bocian: Der Nächste auf der Redeliste ist der Kollege Kraft.

Johannes Kraft (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank an die Anzuhörenden! Ein Teil von Ihnen war auch sehr intensiv bei den Debatten beteiligt, als wir versucht haben, eine Lösung zu finden. Ich habe es vorhin vergessen und möchte es gerne nachholen: Vielen Dank auch an Herrn Maubach, der da hinten sitzt! Er war so ein bisschen der Initiator, der das Ganze losgetreten hat. Herzlichen Dank dafür!

Ich will, erstens, sagen, dass ich mich sehr freue, dass wir eine Lösung gefunden haben, und weil es hier so ein bisschen im Raum stand, es war dezidiert nicht der Ansatz zu sagen, wir wollen Geld sparen. Darum geht es nicht. Wenn das hinten rauskommt, umso besser. Der Ansatz war, wir stehen hier vor einem System, wo Dienstleistungen angeboten werden, aber nicht nachfragegerecht und zum Teil auch aneinander vorbei und übrigens zum Teil auch ziemlich ungerecht. Fangen wir mal mit der Gerechtigkeit an, weil Sie das auch angesprochen haben, Frau Pohle! Ich will darauf hinweisen, dass Muva nur im Tarifgebiet AB fährt. Also alle, die außerhalb von AB wohnen, können Muva nicht nutzen. Das ist erst mal nicht sonderlich gerecht. Wenn man überhaupt einen Sonderfahrdienst, ich nenne sie mal so, oder einen ABB-Service in Anspruch nimmt, wie hoch sind eigentlich die Zutrittsbarrieren für den einen oder anderen, der das nutzen möchte? Dann sind die beim Muva natürlich sehr gering, denn da brauche ich nichts weiter als einen Fahrausweis. Das führt und führte – – Frau Rau schüttelt den Kopf. Ich muss nichts zahlen. Ich muss einen Anspruch haben im Sinne von: ich muss bedürftig sein, aber ich muss nichts bezahlen. Das meine ich. Ich brauche einen gültigen Fahrausweis. Das setzt ehrlicherweise, und das zeigen die Erfahrungen, auch Fehlanreize für den einen oder anderen.

Dann haben wir das Thema Inklusionstaxi in der aktuellen Form. Da wurde über das Taxikonto abgerechnet. Da mussten Sie in Vorleistung gehen. Dann haben Sie den Sonderfahrdienst, der übrigens im Vergleich beispielsweise zum Inklusionstaxi pro Fahrt deutlich teurer ist, etwa 90 Euro im Vergleich zu 30 Euro. Auch hier ein Fehlanreiz, weil es einfacher und kostengünstiger ist. Auf den besonders spezialisierten Sonderfahrdienst, der aber eigentlich nur eine bestimmte Klientel adressieren soll und dafür da ist und einen wichtigen Job macht, werden Fahrten verlagert durch Fehlanreize, weil das Abrechnungssystem, gerade was das Inklusionstaxi angeht, nicht vernünftig funktioniert hat.

Das sind genau die Punkte, wo wir gesagt haben: Wir gucken aus Nachfragesicht. Wir haben mit Betroffenen gesprochen, mit der Behindertenbeauftragten, mit verschiedenen anderen. Was muss eigentlich passieren, dass ihr das beste zu euch passende Angebot möglichst niedrigschwellig bekommt? Das war der Ansatz. Ich glaube, mit diesem neuen Modell – – Sie können gerne kritisieren, dass das jetzt relativ schnell eingeführt wird. Wir haben extra ge-

sagt, es gibt eine Übergangsphase, die es auch gibt, in der Muva weiter Dienstleistungen anbieten wird. Insofern ist es kein kalter Start des Systems, sondern ein weicher Übergang. Ich freue mich sehr, dass wir es tatsächlich geschafft haben – das ist meine Hoffnung, und ich glaube, dass es wirklich so kommen wird –, dass wir mit diesem neuen Modell am Ende möglicherweise Kosten sparen. Aber das steht gar nicht im Fokus, sondern im Fokus steht das Angebot für die Leute, die diesen ABB, diesen alternativen barrierefreien Beförderungsdienst, benötigen.

Jetzt stelle ich noch mal eine Frage, und die richtet sich insbesondere an den VBB-Begleitservice und Frau Rau, denn Sie waren ehrlicherweise, was den Runden Tisch angeht, nur so am Rande beteiligt. Gibt es denn über das hinaus, was jetzt vereinbart wurde, Wünsche des VBB, wo Sie sagen, wir könnten uns da Synergien vorstellen, die vielleicht noch größer sind als bisher? Mein Eindruck ist, das soll gar nicht despektierlich klingen, wir kennen uns schon eine ganze Weile und haben oft miteinander gesprochen, der VBB-Begleitservice führt so ein bisschen ein Schattendasein. Vielleicht könnte ein neues Modell auch dafür sorgen, dass der VBB-Begleitservice mehr ins Interesse der Öffentlichkeit tritt, dass mehr Leute wissen, dass es Sie gibt und welche tollen Leistungen Sie anbieten.

Vorsitzender Lars Bocian: Damit erschöpft sich auch die Redeliste. – Dann kommen wir zur Beantwortung, und ich würde jetzt so vorgehen, dass wir alphabetisch rückwärts, also andersherum als vorhin, zur Beantwortung kommen. – Damit würden wir mit Herrn Waldner starten, wenn das für Sie in Ordnung ist.

Hermann Waldner (Taxi Deutschland e. V., TAXI ONE GmbH): Ja!

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

Hermann Waldner (Taxi Deutschland e. V., TAXI ONE GmbH): Ich bin mir nicht ganz sicher, ob ich jetzt alle Fragen erinnere; wenn etwas fehlt, bitte einhaken! – Ganz allgemein wollte ich sagen, dass wir – natürlich geht es nicht nur ums Sparen, aber ich glaube, es geht auch ums Sparen – für weniger Geld mehr Leistung bekommen – das hat Herr Kraft schon angedeutet –, auch diese Tarifzonen werden erweitert. Aber wir sind auch dabei, damit einen Baustein zu schaffen, dass wir wirklich zur barrierefreien Stadt werden können. Das sind wir ja noch lange nicht, wenn man das mit anderen Großstädten vergleicht, die ich auch kenne. Das muss natürlich weitergehen, was auch schon gesagt wurde, dass der Rollstuhlfahrer, der nicht umgesetzt werden kann, wenn der jetzt ganz normal ein Taxi bestellen will, hat er eben zu 50 Prozent Pech.

Warum ist das so? – Weil das auch überhaupt nicht vergütet wird. Also das Berliner Taxitarifsystem ist so, dass bei einem Großraumtaxi, wenn es bestellt wird, 6 Euro mehr berechnet werden können. Das funktioniert auch sehr gut, und da sind auch vor Jahren – ich erinnere mich noch, es ist lange her – wegen dieses Zuschlags dann auf einmal ganz viele Großraumtaxis auf die Straße gekommen. Warum? – Weil es sich plötzlich gelohnt hat. Bei den Inklusionstaxis sind eben von alleine niemals viele Inklusionstaxis auf die Straße gekommen, obwohl unser Gesetzgeber im Bundesgesetz reingeschrieben hat: Jedes 20. Taxi muss ein Inklusionstaxi sein. – Aber Unternehmer lassen ja lieber dann zwei Betriebe mit nur jeweils 19 Taxis zu, um das zu umgehen.

Und jetzt wird immer auf die Regelung mit dem Flughafen so ein bisschen – – Aber das wird kritisch gesehen. Das sehe ich überhaupt nicht kritisch, denn Sie hätten ja mit so wenig Geld oder mit gar keinem Geld eigentlich niemals so viele Inklusionstaxis auf die Straße bekommen. Die sind ja erst mal da. Da muss man sagen: Das ist ein Glück. Das muss aber dadurch geändert werden, dass es vernünftig bezahlt wird, weil man da nicht mit einem moralischen Zeigefinger kommen kann, was ich mir seit Jahren anhören muss, und seit Jahren sage ich immer: Moral hilft da nicht! Wir haben es mit Betrieben, mit Selbstständigen zu tun, die in der Regel wenig verdienen, und manchen geht es sogar schon sehr schlecht, und da können sie nicht mit Moral kommen. Die tun das, was sich lohnt. Es muss eben auch – wie überall anders – ordentlich bezahlt werden. Die müssen ihre Fahrer nach Mindestlohn bezahlen, mit allem Drum und Dran, und es kostet einfach Zeit, dieses Aussteigen, dieses Parken in zweiter Spur, Rampe rausfahren, behilflich sein, zu begleiten von der Tür, das muss man sich mal vorstellen, das ist Arbeitszeit, das sind Kosten, und wenn das nicht ordentlich vergütet wird, dann wollen die das nicht machen. Dann warten die lieber noch eine halbe Stunde länger auf einen normalen Auftrag – in Anführungszeichen –, anstatt eine Inklusionsfahrt zu machen.

Deswegen bin ich ja so optimistisch mit dieser Vergütung, die jetzt gemacht wurde, weil die Beteiligten natürlich auch eingesehen haben, dass es nur so funktionieren wird. Wir haben ja

auch Beispiele von Krankenkassen, die in anderen Bundesländern teilweise eben auch so hohe Beträge bezahlen, weil es einfach anders nicht funktioniert. Deswegen muss der nächste Schritt natürlich auch sein – das ist kein Thema für hier, aber ich wollte es nur sagen –, um zur barrierefreien Stadt zu kommen mit Bestandteil Taxi, auch in der Tarifordnung einen entsprechenden Zuschlag einzuführen, dass sich das für die Unternehmer lohnt.

Ich kann verstehen, dass die Menschen, die das brauchen, darauf angewiesen sind und dass sie nicht diskriminiert werden wollen. Das wollen wir auch alle nicht, und das darf auch nicht sein, aber das kann nicht auf dem Rücken der Taxibetriebe passieren. Da muss dann die öffentliche Hand einschreiten und sagen: Wir unterstützen das dann. – Das ist ein anderes Thema, das würde jetzt zu weit führen.

Wenn jetzt immer gesagt wird: Wir haben keine Erfahrung, wir wissen nicht, wie das funktioniert. Das stimmt natürlich nicht, wir gehen ja in ein laufendes System rein, und wer vorher zugehört hat, hat auch gehört, dass wir schon 70 000 Inklusionsfahrten allein im Jahr machen und 4,5 Millionen Fahrten insgesamt. Das ist ein kleiner Teil der Fahrten, die wir zusätzlich machen müssen. Da denke ich überhaupt gar nicht darüber nach, dass es funktionieren wird. Das Einzige – das hatte ich ja schon gesagt – sind die Inklusionsfahrten, die dann jetzt ordentlich vergütet werden. Das werden wir erfahren, wie das dann funktioniert. Wenn es nicht funktioniert, werden wir uns ganz schnell melden, und dann müssen wir nachsteuern, denn niemand in Berlin kann bisher die Erfahrung machen, wie das im Bereich von 40 Euro funktioniert. Wenn ich 80 bis 90 Euro hätte, da würde ich Ihnen gleich heute sagen, das wird hundertprozentig funktionieren, die werden alle Schlange stehen nach den Aufträgen. Aber diese Preise, wie sie bisher bezahlt wurden, die werden ja nicht weiterbezahlt. Ich habe auch Verständnis dafür, das ist auch okay, das muss ein Preis sein, der sich für die Fahrer lohnt, der attraktiv genug ist. Mit diesen Preisen, glaube ich, kriegen wir auch die am BER parkenden Inklusionstaxis in die Stadt. Dann lohnt es sich für die, auch wieder in der Stadt zu fahren. Und dann können wir froh sein, dass die alle da sind, dass die sozusagen mit einer Null-Förderung auf die Straße kamen, und mit einer vernünftigen Vergütung kriegen wir sie auch auf Berlins Straßen. Das ist der Weg zur barrierefreien Stadt Berlin.

Was die Ausbildung der Fahrer betrifft: Wir bilden die laufend aus, wir lassen keinen Fahrer zu, der nicht die Mindestanforderungen erfüllt, wir hatten eine 90-prozentige Durchfallquote in der Prüfung, weil wir inzwischen vom Gesetzgeber her leider null Voraussetzungen haben, man muss nur die Gesundheitsprüfung machen, man muss nur einen Führerschein haben und kann die Sprache nicht verstehen, kann gar nichts verstehen, man darf dann Taxi fahren. Das gibt es bei uns nicht. Jeder muss beweisen, dass er es auch kann. Wir haben ja eine große Zahl von Taxifahrern und Taxiunternehmern, die langjährige Erfahrung mit Inklusion haben. Das heißt, wir müssen den Leuten das nicht erst erklären, wie es geht. Wir wissen schon jetzt, wer es kann und wer es nicht kann und nicht will, die sind schon heute im System gesperrt. Wenn der VBB oder andere dann Aufträge im System eingeben, muss ich nicht gucken, wo ist das Taxi, welches sich eignet, sondern ich gebe die Kriterien ein, mit Kindersitz, mit Rollstuhl, nicht umsetzbar, wie viele Personen, brauche ich Großraum und diese Dinge, passiert dann automatisch und sofort kommt die Antwort. Da befinden wir uns nicht mehr in der Steinzeit.

Bei uns wäre natürlich auch eine digitale Bestellung, also nicht nur mit KI, Sprachintelligenz, Spracherkennung möglich, natürlich auch über Apps und andere Möglichkeiten. Das wurde aber jetzt bewusst nicht gemacht, weil man ja nicht ein System schaffen wollte, das jeder ein-

fach das per App bestellen kann, ohne dass man ihn oder sie sprechen kann. Das könnte sich ja sehr schnell ausweiten, das muss man sich mal anschauen, das ist nicht meine Baustelle. Ich sage nur, wir könnten eben auch alle anderen digitalen Bestellprozesse anbieten, weil es auch schon ein Thema war. – Helfen Sie mir noch auf die Sprünge, wenn ich irgendeine Antwort vergessen habe!

Vorsitzender Lars Bocian: Das werden die Abgeordneten sicherlich tun. – Dann kommen wir jetzt erst mal zu Frau Rau beziehungsweise Herrn Roß. – Sie haben das Wort, bitte schön!

Jürgen Roß (VBB): Ja, vielen Dank! – Ich nehme noch mal die Fragen, hier Kommunikation und Digitales, gerne auf, die Frage von Herrn Schopf vorhin: Über wie viele Anrufe pro Tag reden wir? – Ehrlicherweise, wenn wir darauf eine verlässliche Antwort hätten, wäre uns wohler. Wir haben ja hier mit Frau Landgraf, Herrn Kubitz, dem Team von Frau Senatorin Bonde, hier die letzten Monate sehr intensiv und wirklich gut zusammengearbeitet, das will ich an der Stelle auch noch mal sagen.

Aber natürlich ist das eine Frage, die auch vom Zustand der Infrastruktur abhängt. Das haben wir ja vorhin auch gehört: Hat man eine Häufung in einer bestimmten Ecke der Stadt, aus welchen Gründen auch immer, werden davon auch Warte- und Zuführungszeiten abhängig sein. Am Bahnhof Friedrichstraße, wenn da was kaputt ist, da steige ich regelmäßig um, da ist immer was kaputt, stehen die Taxis vor der Tür, in Schlachtensee oder in Rahnsdorf kann es sein, dass es ein Momentchen länger dauert. Deswegen ist das mit Kriterien schwierig. Wir haben uns auf Standardzeiten verständigt. Aber natürlich mag das in der großen Stadt mal eine kleine Streuung geben. Wir haben das aber im Blick. Wir kriegen auch aus dem Tool, das Herr Waldner erwähnt hat, natürlich sämtliche Statistiken, sämtliche Anfragen auch für die Abrechnung natürlich am Ende, das muss ja alles dokumentiert sein, aber eben auch für die Qualitätskontrolle – ob das so funktioniert, wie wir uns das vorstellen, wie die Wartezeiten sind, wie die Kriterien sind und am Ende auch, wer das nutzt.

Gestatten Sie mir eine kurze Bemerkung zur Frage der Menschen mit geistigen Einschränkungen! Die stehen jetzt nicht im Fokus des Barrierefreien Alternativ-Verkehrs. Da würden wir aber gerne, auch Frau Pohle, die Diskussion noch fortsetzen. Wir haben ja vor zwei Jahren bei diesen hervorragenden Special Olympics hier eine Menge über diese Zielgruppe gelernt, die wir – und so ehrlich will ich sein – im öffentlichen Verkehr früher nicht so intensiv im Fokus hatten. Da haben wir noch was zu tun, deswegen jetzt nicht, aber nächstes Jahr gerne ein neuer Anlauf auch zu dem Themenkreis. Das möchte ich hier an der Stelle anbieten.

Zum Thema Digitales, Frau Hassepaß, das war Ihre Frage, hat Herr Waldner eben schon was gesagt. Das ist jetzt ein Projekt für zwei Jahre. Digitale Services sind auf der einen Seite kein Hexenwerk, aber auf der anderen Seite kosten sie Zeit und Geld. Deswegen haben wir auch im Einvernehmen mit den Kolleginnen und Kollegen dieses Thema jetzt erst mal zurückgestellt. Wir haben ja unsere VBB-Fahrinfo, da gibt es die barrierefreien Modi für Menschen mit Seheinschränkungen und auch für Menschen, die eben auf einen Rollator oder einen Rollstuhl angewiesen sind. Da kann man sich barrierefreie Verbindungen, also nur mit dem Aufzug, herausgeben lassen. Die sind immer so gut wie die Informationen, die wir von den Verkehrsunternehmen bekommen. Aber so weit sind wir schon. Da eine Schnittstelle zum Buchungsportal von Herrn Waldner zu bauen, ist sicher kein Hexenwerk. Das haben wir jetzt aber mal zurückgestellt, um auch Erfahrungen zu machen.

Kleine Nebenbemerkung: KI ist ja in aller Munde, ist zum Teil gescholten, ist aber hier auch eine Chance. Wir hatten für die Special Olympics eine spezielle App für Menschen mit geistigen Einschränkungen, die hieß VBB-easy-App, einfach um es easy zu machen. Das war aber auch aufwendig. So etwas kann man künftig, glaube ich, auch durch KI-Tools leichter machen, zielgruppenspezifische Dialoge, das wird uns, Frau Pohle, da bin ich sicher, an der Stelle auch noch mal helfen, weil man von den klassischen, monolithischen Apps ja zunehmend weggeht. Also ich glaube, da sind wir mitten im Prozess.

Jetzt noch mal konkret auch zu Ihrer Frage. Also wir haben so die Mailings in Vorbereitung, dass die Zielgruppenverbände auch ihre Mitglieder, ihre Gremien und ihre Verteiler da ansprechen können, neben der Webseite, auf die man verlinken kann, von der Senatswebseite, von Verbände-Webseiten, von allen Interessierten, von den Verkehrsunternehmen auch. Wir wissen, dass die Nutzerinnen und Nutzer eigentlich ja auch gut vernetzt sind, und wir dann die Erfahrung sowohl bei Muva als auch beim Begleitservice machen, dass sich das schon auch herumspricht.

Zum Begleitservice selbst wird Frau Rau gleich noch ergänzen. Da denken wir aber, dass wir gut unterwegs sind. Die Telefonnummer bleibt, sodass wir keinen Riss haben. Das war uns allen ganz wichtig. Nicht, dass am 1. Januar irgendjemand dasteht, irgendwo eine Telefonnummer anruft, und dann kommt die berühmte Warteschleife, das wird nicht sein, sondern man ruft an, was bekannt ist, und alle Kundinnen und Kunden, die neu ins System kommen, erreichen wir über die neuen Informationsmedien, über die neue Telefonnummer, die man dann benutzen kann, und dann landet man in den besten Händen beim Team Begleitservice.

Heike Rau (VBB): Ja, danke, Herr Kraft! Danke, Herr Ronneburg, dass Sie noch mal zum Bus- und Bahn-Begleitservice nachgefragt haben, was die kommunikative Basis ist, wenn Fahrgäste Hilfe benötigen! Danke erst mal an alle hier in diesem Raum! – Sie alle haben dazu beigetragen, dass wir heute überhaupt mit diesem Konzept unterwegs sein können. Unser Parlament hat ja erfreulicherweise fraktionsübergreifend beschlossen, die Stellen, die wir hatten, über das solidarische Grundeinkommen beim Begleitservice zu belassen. Das ist überhaupt die Basis, auf der wir jetzt zum 1. Januar gemeinsam das Konzept anbieten können.

Ich glaube, was dabei ganz wichtig ist, ist, dass wir uns klarmachen müssen: Wenn es um Levelfragen geht, würde ich gerne dafür plädieren – darauf haben wir uns auch in dem Konzept verständigt –, dass wir ein Qualitätsmonitoring machen zur Steuerung aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer und nicht wie viel Wartezeit – natürlich, das werden wir auch erfassen –, aber das Entscheidende ist doch – und es ist eine Notsituation, wenn jemand dasteht und nicht weiterkommt –: Ist da jemand in dieser Stadt, der mir hilft? – Und wenn das dann noch jemand ist, der mit einem offiziellen Auftrag unterwegs ist und der freundlich an die Nummer rangeht – – Und wir haben Erfahrungen, leichte Sprache. Was ist mit Menschen, die einen Schlaganfall hatten und deswegen kommunikativ eingeschränkt sind? Das sind alles Sachen, auf die wir in dieser Hotline aufsetzen, und das ist jetzt nicht so, dass wir neu anfangen.

Insofern haben wir da einen Fundus, nicht nur bei Taxis, sondern auch, was die Erfahrung im Umgang mit der Zielgruppe betrifft. 96 Prozent aller unserer Kundenkontakte, obwohl wir online kommunizieren können, laufen über das Telefon. Es ist ja einfach die Situation, nicht jeder, der im Rollstuhl sitzt oder mit einem Rollator unterwegs ist, hat die gleiche Hilfeanfor-

derung. Jeder Mensch ist anders, auch diejenigen, die mobilitätseingeschränkt sind. Das ist uns auch ganz wichtig, dass wir das in einem Qualitätsmonitoring abfragen.

Diese Fokussierung auf Wartezeiten: Am Freitag war ich mit einer Kundin unterwegs, nicht umsetzbar, in einem Rollstuhl. Wir haben Muva gebucht, der Aufzug war ganz, Muva ist gekommen, 40 Minuten später. So viel zu Qualitätskriterien, wenn es darum geht, was der Maßstab ist. Natürlich kann es sein, dass unsere Fahrgäste, wenn sie von uns eine Antwort kriegen: Bitte gehen Sie raus, draußen kommt der 120er-Bus, der kommt in vier Minuten, schaffen Sie das? –, oder die nächste Abfahrtszeit ist dann und dann, wir können ihn auch sehen, wenn wir auf unsere Livekarte gucken, dann unzufrieden sind. Das ist selbstverständlich. Aber ich glaube, der große Bonus, den wir jetzt haben: Es ist die einzige Nummer, die wir in Berlin im ÖPNV verfügbar haben. Wenn Sie sonst auf eine Servicenummer gehen, dann kommt ein Chatbot: Haben Sie Fragen dazu, wählen Sie die Eins; haben Sie dazu Fragen dazu, wählen Sie die Zwei. – Das wird nicht passieren, sondern die Kundinnen und Kunden machen die Erfahrung, da ist jemand, der mir zuhört. Wir können nachfragen: Wie ist Ihre Einschränkung? Wie ist Ihre Reisekette, die Sie geplant haben? Vielleicht kriegen wir es ja sogar noch besser hin mit einer guten Fahrgastinformation, und die Kundin oder der Kunde hat generell eine neue barrierefreie Route und die Erfahrung, dass jemand direkt hilft. Ich glaube, das sollten wir nicht unterschätzen.

Kognitiv eingeschränkte Fahrgäste: Wir sind mit der SenASGIVA schon immer im Kontakt gewesen, wie wir mit dieser Fahrgastgruppe umgehen. Wir haben zweieinhalb Jahre für BVG-Muva die Kundenhotline gemacht. In meiner Erinnerung haben wir nicht einen entsprechenden Fahrgast am Telefon gehabt. Das Entscheidende ist, glaube ich, dass es unsere Anstrengung braucht, diese Menschen – – Und meistens sind es für uns im Begleitservice immer junge Menschen, also da, wo nach der Schule der Behindertentransport wegfällt und sie gar nicht mehr wissen, wie man den ÖPNV nutzt. Wir sind jetzt dabei, nach einem Wiener Modell, das wir uns angeguckt haben, zu gucken, wie es möglich ist, dass wir kognitiv eingeschränkten Menschen einen Regelweg gemeinsam vermitteln. Also das ist etwas, was wir im Begleitservice seit Jahren machen. Wenn wir jemanden haben, den wir durch unsere Begleitung dazu bringen und befähigen können, dass er ohne uns wieder den ÖPNV nutzen kann oder überhaupt erst mal nutzen kann, ist das sowieso die schönste Aufgabe. Wir versuchen, das für diese Zielgruppe zu machen.

Kognitiv eingeschränkte Menschen sind deswegen aber nicht unbedingt auf einen Aufzug angewiesen. Ich glaube, das ist noch mal wichtig. Natürlich wäre es schön, wenn wir allen und jedem gerecht werden können. Aber erst mal geht es doch darum, den Fahrgästen, die wirklich Hilfe brauchen – da kann keiner mit anfassen, ich kann den Rollstuhl nicht heruntertragen –, eine Möglichkeit zu geben: Okay, wir sind bei Ihnen, und wir lassen Sie dann auch nicht allein. – Wir haben auch verabredet, dass ist in den FAQs, die wir jetzt abgestimmt haben: Wenn es uns möglich ist, bleiben wir auch so lange dran, bis das Taxi kommt. Das sind ja alles Möglichkeiten, die wir haben, wenn wir von Mensch zu Mensch agieren und nicht von Chat zu Chat.

Wir haben eine Perspektive bis 2027. Wir gucken jetzt nach den ersten Erfahrungen. Dann versuchen wir, abgestimmt mit der Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen, ein Monitoring hinzukriegen, und das ist mir noch mal wichtig: Im Gegensatz zu Muva rufen sie an, und sie müssen sich nicht registrieren. Sie rufen an, und wir erfassen nicht ihre Mobili-

tätsdaten. Sie rufen an, und wir vermitteln ihnen ein Taxi, und bei der Taxiinnung sind diese Daten dort verfügbar und werden nach AGBs dann auch, Datenschutzerklärung und so weiter, nach einer Frist gelöscht. Das ist eine Herausforderung für uns, weil wir natürlich gucken müssen, wie wir auf die Fahrgäste im Rahmen eines Kundenmonitorings zurückkommen. Aber da sind wir in der Diskussion, wie wir das hinkriegen. Aber ich glaube, das sollte man wirklich noch mal hervorheben. Niedrigschwelliger können Sie in einem Notfall kein Angebot machen als das: Okay, ich helfe Ihnen. Kann ich Ihnen helfen? Nein, wir bestellen Ihnen ein Taxi. – Habe ich jetzt alles? – Ich denke, ja.

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank! – Mit dem Blick auf die Uhr, ich will einfach nur mal ganz kurz sagen, dass es zehn Minuten vor Ausschussende ist, wir haben noch eine Abstimmung, dass wir vielleicht – gemeldet hat sich noch eine Abgeordnete – überlegen, ob die Abgeordneten sich noch mal melden und ob wir die Abstimmung machen. Aber jetzt sind wir erst mal bei Frau Pohle. – Bitte schön, Frau Pohle, Sie haben das Wort!

Wencke Pohle (Lebenshilfe Berlin e. V.): Vielen Dank! – Ich will vielleicht eingangs kurz mal beginnen mit einer Antwort, die ich ganz oft von Abgeordneten bekomme. Wir sind auch nicht die Schiedsrichter. Ich möchte jetzt hier für unseren Verband überhaupt nicht werten, welches System überhaupt das bessere ist, sondern ich kann nur Hinweise darauf geben, was unsere Personengruppe, die wir vertreten, benötigt – das vielleicht so eingangs.

Ich habe versucht, mir das alles zu notieren, was gefragt wurde. Also zur Kommunikation und der leichten Sprache: Ja, das ist komplex, das kann ich jetzt hier auch nicht darstellen, nicht in zehn Minuten und auch sonst in der Ausschusssitzung so nicht. Da gibt es auch noch bessere Experten als mich. – Vielleicht ganz kurz: Allein der Weg hierher, da habe ich mal ein bisschen bewusster geguckt: An den Aufzügen, der Hinweis auf den Aufzugersatz zum Beispiel, der ist einfach nicht in leichter Sprache gefasst. Das hat was mit der Schrift zu tun, mit dem Durchschuss, das hat aber auch was mit den Formulierungen zu tun. Es braucht für die Personengruppe auf jeden Fall gleichbleibende Bezeichnungen. Die Informationen müssen immer am gleichen Ort stehen, die Telefonnummer kann nicht manchmal oben, manchmal unten stehen oder so. Das sind alles ganz wichtige Kriterien. Es müssen Symbole, Piktogramme entsprechend verwendet werden, die auch gut wahrnehmbar sind für die Gruppe. Es müsste auf den wesentlichen Informationsgehalt reduziert werden. Das gilt für alles im ÖPNV.

Also wenn ich mir zum Beispiel die App angucke, und dann steht da: Der Zug hat 48 Minuten Verspätung, dann ist das halt eine hohe kognitive Leistung, dass ich mir ausrechne, wann er denn jetzt eigentlich kommt. Das sind alles solche Kleinigkeiten, die wir vielleicht gar nicht so wahrnehmen als Menschen, die kognitiv nicht beeinträchtigt sind, aber die einen ganz entscheidenden Mehrwert haben für viele Menschen, die das halt in diesem Maße nicht können. Das ist aber auch ein Mehr-Sinne-System. Also wenn ich immer lese, dass die BVG auf das Zwei-Sinne-System setzt mit Durchsagen und mit Anzeigen, dann aber Fahrer Durchsagen machen, da frage ich mich, gerade auch mit KI, warum das nicht möglich ist, dass man entsprechende Durchsagen dann auch auf den Anzeigen sichtbar machen kann. Also das sind so Kleinigkeiten, die, glaube ich, gar nicht so eine hohe Hürde darstellen, die aber unheimlich wichtig sind für Menschen mit Beeinträchtigung.

Kurz zur Testung des Systems: Ich weiß, dass das schwierig ist, und wir begrüßen das auch, dass das keine Registrierung erforderlich macht und so, aber das macht natürlich auch die

Rückmeldung umso schwieriger, das hatten wir ja im Expertengremium auch schon diskutiert. Wir halten es nicht für ausreichend, wenn man dann nur darauf zurückgreift, dass Menschen sich eigeninitiativ zurückmelden, denn das werden in der Regel dann vielleicht immer dieselben sein, die einfach Spaß daran haben oder die, die notorisch nörgeln. Damit ist auch, glaube ich, keinem geholfen.

Damit wir dort wirklich ein gutes Bild bekommen, sollten das wirklich dann auch Expertengruppen sein, die aus dem jeweiligen Kreis sozusagen dieser Personengruppe kommen und ganz klare Rückmeldungen geben können über ihre Nutzungserfahrung. Ich glaube, da sind die Interessenverbände auch gute Ansprechpartner, dass man da vielleicht so kleine Gruppen von Testern mal zusammenstellen kann.

Zur Einbeziehung der Menschen mit geistiger Behinderung generell bei der alternativen barrierefreien Beförderung: Einiges ist hier auch schon genannt worden. Also wichtig wäre uns natürlich – das haben wir ja gesagt, ich weiß, da gibt es jetzt anscheinend unterschiedliche Auffassungen –, dieser Personenkreis gehört ganz klar für uns auch zur alternativen barrierefreien Beförderung, und die haben auch nicht Zeit bis 2027. Bei allem Bemühen müssen wir ganz klar sagen: Das war eine Personengruppe, die hatte jetzt eine nahezu barrierefreie Beförderung mit dem Muva, und da wird es eine zeitliche Lücke geben, wenn man das jetzt erst zeitverzögert dann entsprechend einreicht. Auch dort muss natürlich der Zugang auf verschiedenen Wegen – – Das rein Telefonische, das hatte ich auch schon in meinen Ausführungen eingangs ja gesagt, warum das nicht ausreichend ist.

Dann zur Frage: Wie könnte so ein Bruch bei der Umstellung – – Ich bin gespannt, ich vertraue da jetzt auch erst mal auf die Aussagen, dass das zum 1. Januar alles gut klappt. Aber wichtig wäre halt wirklich dort eine gute Kommunikation. Der VBB-Begleitservice ist von dieser Personengruppe, Menschen mit kognitiven Beeinträchtigungen, bislang so gut wie gar nicht genutzt worden, und das hat Ursachen, die muss man sich ja auch mal angucken, und ich glaube, bei allem Bemühen, das ich Ihnen auch durchaus ehrlicherweise abnehme, dass diese Personengruppe bislang diese Angebote so wenig genutzt hat, auch den BVG-Muva, den hatten sie bis zum März 2025, glaube ich, vermittelt. Bis dato war der Muva halt ein reiner Aufzugsersatz, also da war diese Personengruppe auch einfach eine andere, und das macht natürlich auch ganz viel mit den Rückläufen.

Zuletzt habe ich noch die Begrenzung des Muva auf AB. Nach meiner Kenntnis hatten Sie im Expertenbegleitgremium gesagt, dass auch dieses Vermittelnde jetzt auf AB beschränkt ist, auf den Berliner Bereich. Insofern greift dieses Argument da aus unserer Sicht nicht ganz so, also da sprechen wir über den gleichen Bereich, der dort abgedeckt wird.

Wie gesagt, abschließend erlaube ich mir noch zu sagen: Ziel muss aus unserer Sicht tatsächlich sein, dass wir dort zu einer größeren Barrierefreiheit kommen, damit ich gar nicht, auch als Mensch mit kognitiver Beeinträchtigung, so stark darauf angewiesen bin, eine alternative, barrierefreie Beförderung in Anspruch zu nehmen. Das wäre erleichternd und wahrscheinlich kostensparend, um das Wort jetzt mal zu benutzen.

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank! – Dann machen Sie gerne gleich weiter, Herr Dötsch, Sie haben das Wort!

Armin Dötsch (Sozialverband Deutschland): Ja, danke schön! – Es gab ja ein paar Bereiche, zu denen ich mich äußern möchte: Es ist einfach so, wir würden uns tatsächlich eine Inklusionstaxizentrale wünschen, die eben wirklich dazu führt, dass Betroffene, die ein Inklusionstaxi buchen möchten, auch eines kriegen und nicht erst über direkte Anrufe von Taxiunternehmen. Das wird ja bei dem anderen Dienst erst mal eben auch nur als Nahverkehrsersatz funktionieren, und deshalb ist er nicht für den anderen Bereich zuständig. Touristen würden dann eben auch unter Umständen gerne mal ein Inklusionstaxi buchen, und für die wäre auch so ein zentraler Dienst von Vorteil.

Zu Herrn Waldner muss ich noch sagen: Es darf natürlich nicht sein, dass im Grunde ein behinderter Mensch aufgrund seiner Behinderung Mehrkosten hat. Das ist auch nicht im Restaurant so, wenn ein behinderter Mensch ins Restaurant kommt. Er muss nicht dafür bezahlen, dass der Stuhl weggerückt wird oder dass eine barrierefreie Toilette vorhanden ist. Also da erwarte ich durchaus auch von einem privaten Unternehmer, dass er – was ja auch nur prozentual einen geringen Anteil ausmacht – diese Mehrarbeit – in Anführungszeichen – kostenneutral betrachtet. Sollte das in keiner Weise möglich sein, dann müssen wir uns als Gesellschaft überlegen, in welcher Form wir diesen Mehraufwand finanzieren.

Ja, ich freue mich wirklich, dass wir in Berlin rund 200 barrierefreie Taxis haben. Das ist wirklich eine tolle Sache, dass wir das erreicht haben. Es nützt nur nichts, wenn die überwiegend am Rand von Berlin stehen und von da die Fahrten bedienen, die natürlich auch in die Stadt führen, aber nicht innerhalb der Stadt, und da muss wirklich nachgesteuert werden. Man muss vielleicht über ein Kontingent nachdenken, das niedriger ist. Also 200 müssen nicht unbedingt eine Vorfahrtregelung im Grunde am BER haben, sondern vielleicht auch nur 70. Die Zahl ist von mir jetzt wild in den Raum geworfen, ich bin kein Experte für solche Sachen, ich wollte es nur mal sagen. Da muss einfach in irgendeiner Form was gegengehalten werden, damit eben das Geld, das ja auch von öffentlicher Hand für diese Inklusionstaxis zur Verfügung gestellt wurde – – Es ist ja nicht so, dass es nur ausschließlich aus privaten Mitteln gemacht wurde. Da hat auch der Staat dann durchaus eine lenkende Funktion, dass das Geld, das er mal in die Hand genommen hat, um diese Inklusionstaxis, diese Flotte, aufzubauen, dass das dann auch sinnvoll eingesetzt wird.

Ja, was habe ich noch? – Für sozial schwache Menschen, die zum Beispiel über eine Rente um die 1 100, 1 200 Euro verfügen, ist es eben in der Tat ein Riesending, wenn die sich mal ein Taxi leisten für eine Fahrt. Das können die sich im Grunde kaum leisten. Das war eben so der Punkt, wo ich noch mal darauf hinweisen wollte, dass das nur im Grunde für die wohlhabenden behinderten Menschen unproblematisch leistbar ist, aber das trifft ja auch für den Normalbürger zu. Wer eben nur ein begrenztes Einkommen hat, im Mindestlohnbereich – in Anführungszeichen –, der wird eben so gut wie nie in seinem Leben oder sehr selten sich eine Taxifahrt leisten, während eben Menschen, die über ein gehobenes Einkommen verfügen, durchaus bei Bedarf das locker mal machen. – Ich kann mich sonst Vielem von Frau Pohle anschließen, was sie so gesagt hat, und möchte das jetzt nicht noch mal wiederholen. – Danke Ihnen!

Vorsitzender Lars Bocian: Ganz herzlichen Dank! – Unsere Sitzungszeit ist quasi abgelaufen, und es liegt noch eine Wortmeldung der Kollegin Kapek vor. – Liebe Frau Abgeordnete, wollen Sie die Wortmeldung noch wahrnehmen, ohne dass Sie eine Antwort bekommen? – Dann, bitte schön, haben Sie das Wort!

Antje Kapek (GRÜNE): Es ist auch letztendlich eine Schlussfolgerung aus der Anhörung. Ich glaube, was deutlich geworden ist, ist, dass alle absolut bemüht sind, im besten Sinne, aber dass das System, das ab 1. Januar gelten soll, nicht ausgereift ist. Das heißt, wir schalten ein funktionierendes System ab und haben aber keinen adäquaten Ersatz, und das ist ein Problem, und deshalb, glaube ich, kann das hier auch heute kein Abschluss sein, sondern das setzt uns umso mehr in die Pflicht und Verantwortung, in den ersten Monaten 2026 darauf zu gucken: Welche Probleme gibt es? Wo kommen denn die fehlenden Taxis her? Was ist mit dem Thema Kontrolle? Vertrauen ist gut. Ich persönlich frage mich: Warum muss ein Inklusionstaxi überhaupt am BER halten? Aber Kontrolle ist besser, und das zeigt das Thema Verkehrspolitik an allen Ecken und Enden.

Die Frage, was mit den Muva-Fahrzeugen ist, ist auch nicht beantwortet worden, und nur so viel, da möchte ich gern bei Herrn Dötsch noch mal anschließen: Es gibt ja auch bereits Förderinstrumente wie WELMO, die sehr wohl abgerufen werden. Man sagt, der Hauptgrund dafür, dass das alte System abgeschaltet wird, ist, weil es ein sehr teures war, ein hoher Luxusstandard im Bereich Barrierefreiheit. Da muss ich ganz ehrlich sagen: Nach allen Ausführungen, die ich heute gehört habe, habe ich das Gefühl, billiger wird es auch nicht, es wird nur das Angebot eingeschränkt, weniger Menschen sind erreichbar, und um mir diese Schlussbemerkung zu erlauben: Ich kenne niemanden, der Services mit einem Telefon bucht. Heutzutage wird alles digital gebucht, und es gibt einfach gerade im Bereich Inklusion eine riesengroße Zielgruppe, die nicht mal physisch in der Lage dazu ist anzurufen. Insofern, glaube ich, muss der Senat, der diesen Wandel ja auf den Weg gebracht hat, hier aber mit ganz großen Siebenmeilenstiefeln nachsteuern. Ansonsten bleiben sehr viele Menschen, nämlich die schwächsten, auf der Strecke.

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Kollege Ronneburg, bitte schön!

Kristian Ronneburg (LINKE): Ich habe jetzt nur kurz zwei Fragen. Ich bitte noch mal um eine klare Beantwortung der Frage, weil die nur Herr Schopf beantwortet hat, und die nehme ich natürlich gern zur Kenntnis, aber ich möchte das gern noch mal aus dem Mund vom Senat hören: Wird der neue Dienst BAV, habe ich verstanden, jetzt ab dem 1. Januar definitiv starten? Ist das so? – Ja, ich frage noch mal, weil ich auch andere Dinge höre. – Dann möchte ich noch mal dezidiert die Frage danach stellen, was mit Muva geschieht. Gibt es jetzt so eine Art von Übergangszeitraum oder nicht oder ist definitiv zum Jahreswechsel dann auch Ende Gelände?

Vorsitzender Lars Bocian: Frau Senatorin klappt das Mikrofon aus, das bedeutet, Sie haben das Wort.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU): Vielen Dank! – Also es gibt eine Übergangsphase. Insofern kann ich sowohl Herrn Ronneburg als auch Frau Kapek entsprechend beruhigen. Hinsichtlich der Leasingfahrzeuge schauen wir, wie wir damit weiter umgehen. Da sind wir noch nicht am Ende. Der Service startet zum 1. Januar 2026 definitiv, und was ich noch mal aus-

führen möchte, Frau Kapek, Sie haben es von Frau Rau gehört, und Frau Rau ist diejenige unter uns, die sicherlich mit am meisten Erfahrung hat, sie hat sehr deutlich gesagt, dass das Angebot, das wir jetzt den mobilitätseingeschränkten Mitbürgerinnen und Mitbürgern anbieten, dasjenige ist, womit diejenigen am ehesten zurechtkommen, weil wir sie quasi an die Hand nehmen, indem wir im direkten Kontakt mit ihnen stehen, mit ihnen sprechen und eben nicht über einen Chat agieren. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Jetzt liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Dann sind wir am Ende unserer Anhörung angekommen, und ich möchte mich ganz herzlich bei unseren Gästen im Namen des Ausschusses bedanken. Danke, dass Sie da waren und heute hier zur Verfügung standen mit Ihren Antworten und Ihrer Expertise! Kommen Sie auf jeden Fall erst mal gut nach Hause und danke!

Wir haben unter Punkt 4 a noch eine Abstimmung. Die sollten jetzt noch schnell durchführen. Das Berichtsdatum zur Drucksache 19/1269 ist der 31. März 2024. Das ist abgelaufen. Auf was soll das geändert werden? – [Catrin Wahlen (GRÜNE): März 2026!] – März 2026! Das nehmen wir so mit. Wer dem Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen – Rufbus „Muva“ weiterentwickeln und auf Gesundheitsorte ausweiten – die Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist die Fraktion der Grünen. Gegenstimmen? – Das sind die Koalitionsfraktionen und die AfD-Fraktion. Enthaltungen? – Bei Enthaltung der Linken ist der Antrag abgelehnt. Es ergeht eine Beschlussempfehlung an das Plenum. Die übrigen Besprechungspunkte werden vertagt, bis das Wortprotokoll vorliegt. – Da höre ich keinen Widerspruch.

Punkt 5 der Tagesordnung

Vorlage – zur Kenntnisnahme –
Drucksache 19/2006

[0313](#)
Mobil

**Erster anlassbezogener Verstößebericht der
Landesbeauftragten für Menschen mit
Behinderungen**
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)

Vertagt.

Punkt 6 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion die Linke
Drucksache 19/2291

[0366](#)
Mobil(f)
ArbSoz*
Haupt

**VBB-Begleitservice im Umfang und Qualität
erhalten**

Vertagt.

Punkt 7 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Drucksache 19/2685
Inklusionstaxis in die Erfolgsspur bringen

[0416](#)
Mobil
ArbSoz(f)
Haupt

Vertagt.

Punkt 8 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.