

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

65. Sitzung
14. Januar 2026

Beginn: 14.01 Uhr
Schluss: 17.03 Uhr
Vorsitz: Lars Bocian (CDU), stellv. Vorsitzender

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Wahl einer/eines Vorsitzenden

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

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

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

Der **Ausschuss** vertagt den Tagesordnungspunkt.

Punkt 2 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Rolf Wiedenhaupt (AfD) stellt folgende von seiner Fraktion vorab eingereichte Frage:

„Seit mehreren Wochen ist der Tiergartentunnel häufig gesperrt mit den entsprechenden Auswirkungen auf den Verkehr. Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat, wie weit ist die Übernahme der Verantwortung über den Tiergartentunnel von der Autobahn GmbH des Bundes zu SenMVKU gedeutet und wieso kommt es zu diesen ständigen Sperrungen?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) trägt vor, die Sperrungen des Tunnels erfolgten aus Sicherheitsgründen, wenn die Überwachung des Tunnels nicht gewährleistet werden könne. Aktuell habe der Tunnel wegen Glatteisbildung kurzfristig gesperrt werden müssen. Tunnel ab einer Länge von 400 m seien dauerhaft von einer ständig besetzten Stelle zu überwachen. Überwacht würden die Anlagen der Betriebs- und Verkehrstechnik sowie das Ereignismanagement. Die Überwachung der verkehrstechnischen Anlagen erfolge durch die Verkehrsregelungszentrale in Tempelhof, der betriebstechnischen Anlagen bisher durch die Tunnelleitzentrale der Autobahn GmbH des Bundes in Tegel. Im Zuge der erforderlichen Aufgabentrennung müsse das Land Berlin für Tunnel ab 400 m Länge eigene Überwachungsarbeitsplätze einrichten und das erforderliche Personal einstellen und ausbilden. Die neue Tunnelregelungszentrale des Landes Berlin befinde sich in Räumen der Verkehrsregelungszentrale in Tempelhof. Die Ausstattung mit Hardware sei abgeschlossen. Die sechs vorhandenen Operatorstellen seien besetzt, allerdings sei ein Mitarbeiter nicht einsatzfähig, da er noch geschult werden müsse. Deshalb könnten krankheitsbedingte Ausfälle nicht kompensiert werden. Die Tunnelleitzentrale der AdB übernehme derzeit die Überwachung des Tunnels an Wochenenden. Die Übernahme der Überwachungsaufgaben von der Tunnelleitzentrale erfolge endgültig zum 1. Juli 2026. Es gebe kein anderes Tunnelüberwachungsteam für Straßentunnel im Land Berlin. Daher sei eine Vertretung nur innerhalb des sechsköpfigen Operatorenpools möglich.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) stellt die Nachfrage, ob es nicht sinnvoll wäre, mehr als sechs Personen mit der Aufgabe zu betrauen, um Ausfälle auffangen zu können und den Tunnel nicht sperren zu müssen.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, die AdB unterstütze noch bis zum 1. Juli 2026. Darüber hinaus baue man aus Stellenresten neue Stellen und stehe mit der BVG in Kontakt, damit eine Personalgestellung erfolgen könne; eine Vereinbarung werde gerade verhandelt.

Tino Schopf (SPD) stellt folgende von seiner Fraktion vorab eingereichte Frage:

„Nach dem Brand eines Aufsichtshäuschens am S-Bahnhof Wedding in der Silvesternacht wird der Bahnhof derzeit nicht angefahren. Wann konkret werden die nötig gewordenen Arbeiten abgeschlossen sein und der Bahnhof regulär bedient werden?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) berichtet, das Bahnsteigdach, das ehemalige Aufsichtsgebäude, Beleuchtungs-, Beschallungs- und weitere Anlagen seien durch mutmaßliche Brandstiftung beschädigt worden. Die DB habe am 2. Januar 2026 beschädigte Bauteile entfernt, den Gefahrenbereich gesichert und den S-Bahn-Betrieb zwischen Gesundbrunnen und Westhafen wieder aufgenommen. Ein Halt der Züge am S-Bahnhof Wedding sei bis auf Weiteres wegen der erheblichen Schäden nicht möglich. Ziel sei die provisorische Wiedereinrichtung des Halts in der sechsten Kalenderwoche, was jedoch von der Witterung abhängig sei. Die Grundsanierung der beschädigten Anlagen und reguläre Stationsnutzung sei nicht vor dem zweiten Quartal zu erwarten und erfordere temporäre Einschränkungen des S-Bahn-Betriebs.

Tino Schopf (SPD) erkundigt sich, wann und mit welchen Einschränkungen des S-Bahn-Betriebs die Sanierung erfolgen solle.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) teilt mit, der S-Bahnhof solle schnellstmöglich wieder angefahren werden. SenMVKU seien derzeit noch keine detaillierteren Planungen der DB InfraGO und S-Bahn bekannt, frage dort aber gerne nach, um dazu spätestens in der nächsten Sitzung Auskunft geben zu können.

Antje Kapek (GRÜNE) stellt folgende von ihrer Fraktion vorab eingereichte Frage:

„Offensichtlich konnten sich die Koalitionsfraktionen nicht auf ein gemeinsames Konzept für Parkgebühren einigen. Wann legt Senatorin Bonde dem Senat die geänderte Parkgebührenordnung vor, damit der Senat die seit langem überfällige Anhebung der Kosten für die Anwohnerparkausweise beschließen kann?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erklärt, sie habe keine Kenntnis, dass sich die Koalitionsfraktionen nicht geeinigt hätten. Insofern gehe die Grundannahme der Fragestellung fehl. Man solle abwarten, ob sich die Unterstellung in der Frage so durchsetzen werde.

Antje Kapek (GRÜNE) macht geltend, dass sie nichts unterstellen wolle, sondern sich auf Pressemeldungen bezogen habe. Wenn die Senatorin zum Ausdruck bringen wolle, dass es eine Einigung gebe, sei dies eine Botschaft. Könne die Senatorin ihr Wort geben, dass in dieser Legislaturperiode noch eine Anhebung der Anwohnerparkgebühren erfolgen werde?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, es sei abzuwarten, wie die Koalitionsfraktionen mit dem Thema weiter umgingen. Dann könne man dies noch einmal thematisieren.

Kristian Ronneburg (LINKE) stellt für seine Fraktion folgende Frage:

„Ich fand die Frage der Grünen schon von vornherein ganz interessant. Deswegen wollte ich jetzt nachfragen zu einer fachlichen Einschätzung, denn bisher kennen wir den Sachstand aus Funk, Fernsehen und Presse, aber ich würde den Senat gerne dezidiert danach fragen, was als Lösung kolportiert wird, und zwar wird kolportiert, dass es künftig die Möglichkeit geben soll, dass eine Parkflatrate eingeführt werden könnte bzw. dass auch für Zonen – die Rede ist von bis zu drei Zonen – die Möglichkeit eingeräumt wird, sich etwas für solche Parkzonen zuzubuchen oder in allen Parkzonen gegen eine Gebühr parken zu können, ohne einen Parkschein ziehen zu müssen. Deswegen frage ich den Senat: Ist das denn rechtlich nach StVO möglich, also beide Varianten?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) äußert, sie habe derzeit keinen Kenntnisstand über den aktuellen Diskussionsstand innerhalb der Koalitionsfraktionen. Sobald sie einen dezidierten Kenntnisstand habe, werde SenMVKU sich dies rechtlich anschauen.

Kristian Ronneburg (LINKE) stellt die Nachfrage, wenn ein solcher Vorschlag geprüft werden solle, brauche es ein Verständnis bei SenMVKU, ob Parkflatrates oder das Zubuchen von Parkzonen überhaupt grundsätzlich möglich wären.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) wiederholt, dass sie den aktuellen Diskussionsstand in den Koalitionsfraktionen nicht kenne. Sie wolle ihr Haus nicht mit rechtlichen Prüfungen bebelligen, die am Ende vielleicht nicht erforderlich seien.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 3 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) berichtet, dass sie sich am vergangenen Freitag aufgrund der Witterungsverhältnisse ein Lagebild bei der BVG-Leitstelle und der Verkehrsleitstelle gemacht habe. Beide seien sehr gut vorbereitet gewesen und hätten die Lage im Griff gehabt. Die BSR habe im Hinblick auf das vorhergesagte Schneechaos, das dann nicht so eingetreten sei, von einem Besuch ihrer Leitstelle abgeraten; dieser sei vertagt.

Oda Hassepaß (GRÜNE) spricht an, dass die Schneeräumung auf Gehwegen nicht gut funktioniere, sodass es zu zahlreichen Verletzungen durch Stürze komme. Man könne das Problem mit stärkerer Kontrolle und Ahndung angehen. Die BSR wäre in der Lage, den Winterdienst auf hochfrequentierten Gehwegen langfristig koordiniert zu übernehmen. Arbeite SenMVKU an einer entsprechenden Lösung? Die Senatorin habe angekündigt, privaten Eigentümern den Einsatz von Streusalz freizustellen. Gebe es dazu eine fachliche Einschätzung der SenMVKU, ob dies sinnvoll wäre oder den Bäumen und Pflanzen zu viel Schaden zufüge?

Johannes Kraft (CDU) erklärt, dass der Ansatz, der BSR die Schneeräumung auf Gehwegen zu übertragen, nicht zielführend sei, abgesehen von den Auswirkungen auf die Höhe der Straßenreinigungsgebühren. Gebe es aus Sicht des Senats für bestimmte Ausnahmesituationen temporär Handlungsbedarf, um die Mobilitätsbedürfnisse weitgehend zu gewährleisten?

Antje Kapek (GRÜNE) bemerkt, angesichts der glatten Gehwege seien pragmatische Lösungen richtig, aber Salz sei für die ohnehin gestressten Straßenbäume sehr problematisch. Aufgrund der winterlichen Witterung müsse die Inbetriebnahme der Eisenbrücke verschoben werden. Gebe es bereits einen neuen Termin, und mit welchen Auswirkungen sei zu rechnen?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) dankt der BSR für den Winterdienst auf den Straßen. Auf den Gehwegen hätten die Grundstückseigentümer bzw. die von ihnen beauftragten privaten Winterdienste versagt. Seine Fraktion habe Verständnis für den Einsatz von Taumitteln. In anderen Städten würden innovative Taumittel, die weniger belastend als das herkömmliche Salz seien, eingesetzt. Habe SenMVKU geprüft, welche Möglichkeiten es hier gebe?

Linda Vierecke (SPD) erkundigt sich nach den Auswirkungen von Streusalz auf die Stadtnatur. Was müsste im Nachgang investiert werden, um die dadurch angerichteten Schäden zu korrigieren? Habe SenMVKU die finanziellen Auswirkungen geprüft?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) verweist darauf, dass Hamburg eine Ermächtigungsgrundlage für Notsituationen habe, auf deren Grundlage eine befristete Allgemeinverfügung zum Einsatz von Tausalz erlassen worden sei, was sie sinnvoll finde. Man könne alternative

Mittel einsetzen, die „in der Wirkung nahezu ähnlich“ seien, was offenbar in der Schweiz erfolge. Es gebe auch einen Hinweis auf Bayern, dem ihr Haus nachgehe. Sie sehe ein extremes Handlungsbedürfnis, Gefahr für Leib und Leben abzuwenden, in Abwägung dazu, dass der Einsatz von Feucht- und anderen Mitteln die Natur belaste. Könnten Schäden im Nachhinein repariert werden, entscheide sie sich dafür, dass zunächst Leib und Leben zu schützen seien. Laut Presseerklärung der BSR sei sie derzeit nicht in der Lage, die Gehwege zu räumen. Verpflichtet seien die Grundstückseigentümer/-innen, die man aus ihren Pflichten nicht entlassen sollte, ggf. seien die Ordnungsämter zu Ersatzvornahmen berechtigt.

Oda Hassepaß (GRÜNE) vertritt die Ansicht, es gehöre zur Fürsorgepflicht der Stadt, dass Fußgänger/-innen und Radfahrende sicher vorankämen. Richtig sei, dass die BSR dies derzeit nicht machen könne, weil sie die Weisungsbefugnis, das Personal und das Geld noch nicht habe. Ihr gehe es um künftige Handlungen. Sie bitte um Stellungnahme zur Elsenbrücke.

Vorsitzender Lars Bocian konstatiert, dass die Elsenbrücke nicht Bestandteil des Berichts der Senatsverwaltung gewesen sei.

Lucas Schaal (CDU) fragt, wie viele Ersatzvornahmen und Schwerpunktkontrollen in den Bezirken Mitte, Friedrichshain-Kreuzberg und Tempelhof-Schöneberg hinsichtlich der unterlassenen Räumung von Gehwegen durchgeführt worden seien und ob der Senat Erkenntnisse habe, dass die Räumung der Radwege durch deren „Verpollerung“ erschwert werde.

Lars Bocian (CDU) stellt die Frage, ob SenMVKU es für sinnvoll und zumutbar halte, dass die Berliner/-innen vor ihrer Haustür entmündigt würden, wenn sie nicht mehr streuen und räumen dürften und stattdessen eine Rechnung der BSR bekämen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) sagt, dass es wirtschaftlich nicht sinnvoll sei, wenn die BSR für zehn Tage im Jahr Personal und Material für „diese Riesenstrecke“ vorhalte. Deshalb sollte man die Grundstückseigentümer dazu bringen, ihren Pflichten nachzukommen. Bei manchen Wetterlagen müsse Taumittel verwendet werden. – In der letzten Sitzung habe die Senatorin die Behauptung aufgestellt, dass sich Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit bei U-Bahnen extrem gesteigert hätten. Er habe angemerkt, dass die BVG vorher ausgeführt habe, dass man Zuverlässigkeit messe, aber Pünktlichkeit nicht messen könne. Die Senatorin habe dies noch einmal eruieren und in der heutigen Sitzung klarstellen wollen, ob es sich um eine Falschaussage der Senatorin oder um einen Irrtum von ihm gehandelt habe. Wie sei der Stand der Dinge?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) sagt zu, dass sie versuchen werde, die Zahlen der Ersatzvornahmen in den genannten Bezirken zu ermitteln und die Frage schriftlich zu beantworten. Es sei natürlich schwierig, Radwege zu reinigen, die durch Poller geschützt seien. Es wäre ein Leichtes für die BSR, Radspuren, die sich neben Kfz-Fahrestreifen befänden, mitzureinigen. Würde die Verantwortung von den Eigentümern auf die BSR übergehen, würde sich die BSR der Winterdienstfirmen bedienen, die jetzt für die Eigentümer tätig seien, weil sie dafür kein Personal hätte. Zudem wäre dies wahrscheinlich mit einer hohen Gebührenbelastung für die Grundstückseigentümer verbunden, sodass es wirtschaftlicher wäre, wenn diese selbst räumen oder räumen ließen. Die von Herrn Abg. Wiedenhaupt aufgeworfene Frage zur Pünktlichkeit der U-Bahn werde sie schriftlich beantworten.

Linda Vierecke (SPD) bittet SenMVKU, eine Rechnung vorzulegen, was die alternativen Vorschläge zur Räumspflicht von Gehwegen kosten würden, und insbesondere in prozentualen Beträgen aufzuschlüsseln, wieviel die Übernahme der Räumspflicht durch die BSR für die Grundstückseigentümer kosten würde. Zudem sollten die Höhe der Schäden an Bäumen durch den Einsatz von Taumitteln und die Kosten der Schadensbehebung dargestellt werden.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) zeigt sich verwundert, dass die Senatorin die zur heutigen Sitzung zugesagte Klärung nicht von selbst vorgenommen habe und sich nun schriftlich äußern wolle.

Daniel Wesener (GRÜNE) fragt, ob der Senatorin bekannt sei, dass die Mieter/-innen bereits im Rahmen der Betriebskostenabrechnung für das Räumen und Streuen im Winter zahlten und es bei der Umsetzung seit vielen Jahren ein Problem gebe. Insofern hätte er „ein gewisses Problembewusstsein“ erwartet.

Lars Bocian (CDU) schließt die Frage an, ob die Mieter/-innen, die die Räumgebühren über die Betriebskostenabrechnung zahlten, Vorteile hätten, wenn die BSR zu höheren Gebühren räumen würde. Dies erschließe sich ihm nicht.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) konstatiert, dass bei SenMVKU mangelndes Problembewusstsein existiere. Allerdings hätten die ehem. grünen Verkehrssenatorinnen ebenfalls kein Problembewusstsein gehabt, denn sie hätten längst handeln können.

Johannes Kraft (CDU) verweist auf die Unterschiede zwischen den verschiedenen Straßenreinigungsklassen und Zuständigkeiten. Die BSR müsste für wenige Tage im Jahr Maschinen und Personal vorhalten, was erheblich kostenrelevant wäre. Wenn die BSR dies kurzfristig gar nicht umsetzen könne, müsse der Fokus darauf liegen, schnell umsetzbare Lösungen zur Sicherung von Mobilität, Leib und Leben zu ermöglichen. Dazu gebe es einen Vorschlag.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) sagt eine Zusammenstellung der von Frau Abg. Vierecke angefragten Kosten zu. Es könne auch sinnvoll sein, dies im Rahmen einer Anhörung zu thematisieren. – Sie habe Herrn Abg. Wiedenhaupt eine schriftliche Antwort zugesagt, um die Sitzung nicht zu überfrachten, könne die Antwort aber auch gleich geben: Die BVG erhebe weiterhin Zuverlässigkeits- und Pünktlichkeitswerte. Man habe die Monatswerte für 2025 als Grafiken zusammengestellt. Die Dezemberwerte bekomme man erst noch. Sie vermute hinter der Frage ein Missverständnis. Es sei nicht so, dass es keine Pünktlichkeitswerte gebe. Vielmehr gebe es für ausgefallene Fahrten keine Wertung der Pünktlichkeit, diese gingen aber in die Zuverlässigkeitsquote und die Wertung der Regelmäßigkeit ein. Durch die Abzüge für ausgefallene Fahrten finde eine finanzielle Wertung statt, eine nochmalige negative Wertung der Qualitätskennziffer Pünktlichkeit wäre nach Ansicht der BVG in einem Bonus-Malus-System eine Doppelbestrafung. Dieser Ansicht habe sie sich angeschlossen.

Der **Ausschuss** schließt den Tagesordnungspunkt ab.

Punkt 4 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
**Mobilität in Städten – System repräsentativer
Verkehrsbefragungen (SrV) 2023 – Mobilitätsdaten
für Berlin**
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der
SPD)

[0389](#)
Mobil

Tino Schopf (SPD) schildert, auf Basis einer groß angelegten Haushaltsbefragung lägen neue Daten zum Mobilitätsverhalten der Berliner/-innen vor. Durch wiederholte Teilnahme an der bundesweiten SrV-Studie ließen sich langfristige Entwicklungen und Trends erkennen. Erste Ergebnisse deuteten auf spürbare Verschiebungen bei der Verkehrsmittelwahl und würfen Fragen für die künftige Verkehrsplanung und -politik auf, die man heute erörtern wolle.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) legt dar, SrV sei ein wesentlicher Bestandteil der Mobilitäts- und Verkehrsplanung des Landes Berlin, das 2008, 2013, 2018 und 2023 an den Befragungen teilgenommen habe. Die Stichprobengröße von ca. 20 000 Haushalten ermögliche eine Differenzierung für die zwölf Bezirke sowie für Innenstadt und Außenbezirke. Die Ergebnisse würden für das Verkehrsmodell des Landes Berlin und verkehrsplanerische Untersuchungen zur Stadtentwicklung genutzt und auf der Homepage der Berliner Verwaltung veröffentlicht. Im Vergleich zur MiD-Befragung sei die Teilnahme am SrV kostengünstiger gewesen. SrV entspreche stärker den Bedürfnissen des Verkehrsmodells. Wesentliche Kennwerte im Vergleich 2018 zu 2023: Der Modal Split zeige eine Verschiebung vom MIV zum Fußverkehr. Tägliche Nutzung von Pkw und ÖPNV sei zurückgegangen. Ca. 18 Prozent der Berufstätigen seien 2023 im Homeoffice gewesen; diese Abfrage habe 2023 zum ersten Mal stattgefunden. Der Anteil der Pkw mit Elektro- und Hybridantrieb sei stark gestiegen. Die Verfügbarkeit von Elektrofahrrädern habe sich verdreifacht. Die Verfügbarkeit einer ÖPNV-Zeitkarte sei stark erhöht. – Die Ergebnisse würden überprüft. Eine erste Analyse zeige eine Abnahme des Kfz-Verkehrs, wobei die Stärke der Abnahme noch nicht bestätigt werden könne. Die Verkehrsmengenkarte zeige eine geringere Abnahme und gelte als zuverlässiger.

Dr. Stefan Hubrich (TU Dresden) erläutert mithilfe einer Präsentation, SrV sei 1972 an der TU Dresden entwickelt worden. Es handele sich um eine Haushaltsbefragung zur Alltagsmobilität der städtischen Wohnbevölkerung. Es würden Einwohner/-innen der teilnehmenden Städte befragt, nicht Einpendelnde, bezogen auf einen zufällig ausgewählten Stichtag diens-tags bis donnerstags außerhalb von Ferien und Feiertagen. Mit Stichproben aus dem Melderegister und einem wissenschaftlichen Ausgleich werde eine repräsentative Befragung aller Bevölkerungsgruppen in allen Teilen des jeweiligen Stadtgebiets gewährleistet. Das Projekt solle für die auftraggebenden Städte Kennziffern berechnen, Stadtgruppen zusammenfassen oder sonstige wissenschaftliche Untersuchungen durchführen. SrV finde alle fünf Jahre statt. Das einheitliche Erhebungsdesign erlaube Vergleichbarkeit in der Zeitreihe. SrV sei methodisch kompatibel zur Bundeserhebung MiD.

2023 habe man 97 auftraggebende Institutionen verzeichnet; Befragungen von ca. 282 000 Personen seien in über 500 Städten und Gemeinden über ein Kalenderjahr im Auftrag der TU Dresden durch ein Erhebungsinstitut in Leipzig erfolgt. Die Haushalte würden angeschrieben und könnten telefonisch oder online an der Befragung teilnehmen.

SenMVKU habe die Erhebung in Berlin beauftragt und die Anschreiben mit unterzeichnet. Das LABO habe die Stichproben gezogen. Es habe sich netto um 40 000 Personen gehandelt. Die Teilnahmebereitschaft von knapp 12 Prozent liege im üblichen Rahmen. Dargestellt sei der Modal Split nach Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung. Das Niveau nach Kilometern sei beim MIV deutlich höher, weil dort längere Wege zurückgelegt würden. Seit 2013 zeige sich ein Rückgang beim MIV. Der Radverkehr sei von 2013 zu 2018 gewachsen und seither konstant, der Fußverkehr seit 2013 deutlich gewachsen, der öffentliche Verkehr konstant. Der Mittelwert der Wege und zurückgelegten Kilometer sei 2023 rückläufig. Im Vergleich der Städte ab 100 000 Einwohnern hätten Berlin und München den geringsten MIV- und den größten ÖV-Anteil. Beim aufkommensbezogenen Modal Split gebe es in Berlin wie in vielen Städten zwischen innerer und äußerer Stadt große Unterschiede. Gleiches gelte für den Anteil der Haushalte ohne Pkw. Es zeige sich ein Zusammenhang zwischen der Nutzung und der Verfügbarkeit von Pkw im Haushalt. Die Daten seien für die Verkehrsplanung wertvoll. Er verweise auf die Webseiten der TU Dresden und der SenMVKU und würde es begrüßen, wenn Berlin bei der nächsten Erhebung wieder dabei wäre.

Antje Kapek (GRÜNE) äußert, die Studie sei Rückenwind für die Verkehrswende; die Maßnahmen der Vergangenheit hätten Wirkung gezeigt. Auch andere Studien und Planwerke zeigten eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Berliner/-innen. Die Verkehrsplanung müsste dementsprechend angepasst werden. Warum schlugen sich diese Daten nicht in der Verkehrsprognose 2035 nieder? Die dort zugrunde gelegten Zahlen für den Kfz-Verkehr würden bereits heute unterschritten. Dennoch sei dies die Grundlage für die Planung von großen Infrastrukturmaßnahmen wie Straßen und Brücken. Sie verweise als Beispiel auf die Brücke an der Wuhlheide; die Prognose gehe von einem massiven Anstieg des Kfz-Verkehrs aus, obwohl der Anteil des Autoverkehrs signifikant zurückgehe. Wann werde die Verkehrsprognose angepasst? Inwieweit werde dies für die Planung größerer Infrastrukturmaßnahmen und die Überarbeitung der AV Geh- und Radwege herangezogen? Wenn der Anteil des Fußverkehrs überproportional steige, müsse Gehwegen mehr Platz als bisher eingeräumt werden.

Tino Schopf (SPD) fragt, weshalb es beim ÖV keine erkennbaren Veränderungen gebe, warum Wirtschaftsverkehr, insbesondere die Zunahme der KEP-Dienste, und der Pendlerverkehr, derzeit knapp 470 000 Einpendelnde, in der SrV-Studie nicht betrachtet würden, ob eine Erweiterung des SrV denkbar sei, um mehr Informationen über die Stadt-Umland-Beziehungen zu erhalten, warum die Unterteilung der MiD-Studie zwischen MIV-Fahrern und -Mitfahrern nicht in der SrV-Studie vorgenommen werde, welche Erkenntnisse der Senat aus den Daten für eine bedarfsgerechte Verkehrsplanung und verkehrspolitische Entscheidung ziehe.

Kristian Ronneburg (LINKE) betont, dass es sich um ein wichtiges Instrument handle und die Teilnahme Berlins zu begrüßen sei. Er bitte Herrn Dr. Hubrich, detaillierter zu den allgemeinen Trends und Gründen der Entwicklungen Stellung zu nehmen. Der Autoverkehr gehe weiter zurück, bleibe aber angesichts der Länge der Wege stark. Welche Rolle spielten ein Einstellungswandel und andere Kriterien? Welche Bedeutung hätten Fuß-, Radverkehr und ÖPNV? Welche Trends förderten oder konterkarierten diese? Welche Unterschiede gebe es zu anderen großen Städten? Welche konkreten Schritte folgten seitens des Senats aus der Studie? Welche konkreten Auswirkungen auf die Planwerke würden die Befragungen haben?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erkundigt sich nach den auftraggebenden Institutionen. In der Grafik hätten sich Berlin und Potsdam in einem Kreis befunden. Seien die Zahlen für beide Städte

gemischt erhoben worden? Bezögen sich die Zahlen zum Pkw-Gebrauch nur auf eigene Pkw oder auch auf Mietwagen, die sich bei der Verkehrsbelastung ebenfalls abbildeten? Die Nutzung im Winter und Sommer sei unterschiedlich. Seien die Schwankungen und Peaks erkennbar? Was passiere in den nächsten Monaten oder Jahren mit den Ergebnissen? Welche Umsetzungsschritte seien nach der Überprüfung zu erwarten?

Johannes Kraft (CDU) bittet um Auskunft, wo Mietwagen erfasst würden und wie sich die Fahrleistungen in den Bereichen Taxi und Mietwagen über die Zeit entwickelt hätten. Die Verkehrsleistungen bei MIV und ÖV seien prozentual rückläufig, was mit Homeoffice und Effekten von Corona zu tun haben könne. Ihn interessierten die absoluten Zahlen gefahrener Kilometer im Vergleich zwischen 2013 und 2023. Sei geplant, auch Wirtschaftsverkehr zu betrachten? Könnten in der Studie bestimmte Infrastrukturprojekte, z. B. neue Stadtquartiere, neue ÖPNV- und Straßeninfrastruktur, identifiziert und Aussagen zu einem veränderten Mobilitätsverhalten gemacht werden? Seien die Daten auch maschinenlesbar zu nutzen? Sei daran gedacht, ein Dashboard anzubieten? Wie werde sich das autonome Fahren in den nächsten fünf oder zehn Jahren entwickeln?

Christian Zander (CDU) konstatiert, dass lt. Befragung der privaten Haushalte Mobilität insgesamt – Radverkehr, ÖPNV und Autoverkehr – zurückgehe und nur der Fußverkehr bezogen auf die Kilometerleistung konstant bleibe. Sei dies in allen befragten Städten und Regionen so, oder gebe es lokale oder politische Gründe für die Reduktion der Verkehrsleistung, z. B. zwischen Außenbezirken und Innenstadt? Der Wirtschaftsverkehr, insbesondere bei den Lieferdiensten, habe stark zugenommen. Wie würde sich der Modal Split verändern, wenn man die Lieferdienste, Uber etc. einbezöge? Seien auch E-Scooter betrachtet worden, ggf. in welcher Verkehrsgruppe? Sei geplant, diese künftig separat auszuweisen?

Oda Hassepaß (GRÜNE) vertritt die Ansicht, dass der Radverkehr „einen deutlich abgeschwächten Aufwind“ habe. Lt. ADFC-Fahrradklima-Test würden 49 Prozent der Menschen mehr Rad fahren, wenn es mehr geschützte Radwege gäbe. Könne Herr Dr. Hubrich einen Trend ableiten, warum in bestimmten Städten der Fahrradverkehr schneller zunehme? Der Trend zum stetig abnehmenden Kfz-Verkehr sei da. Hätten die Ergebnisse Auswirkungen auf die Planung von Infrastrukturmaßnahmen, z. B. Brücken, Straßen wie die Torstraße, Berliner Allee, Schlangenbader Tunnel, TVO?

Harald Laatsch (AfD) verweist darauf, dass 2023 noch stark von den Auswirkungen von Corona beeinflusst gewesen sei. Die letzten Maßnahmen seien am 1. März 2023 ausgelaufen. Nach dem Auslaufen könne man nicht gleich von einer Normalität der Gesellschaft ausgehen. Daher stelle sich die Frage, ob die Ergebnisse von 2023 als Grundlage für Maßnahmen in der Zukunft herangezogen werden könnten.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) trägt vor, eine Prüfung könne nur durch Vergleiche mit anderen Daten erfolgen. Ein genauer Vergleich mit der Verkehrsmengenkarte 2023 stehe noch aus, eine erste Analyse zeige aber, dass die Verkehrsmengenkarte als zuverlässiger gelte. Dass Wirtschaftsverkehre in der SrV-Studie nicht betrachtet würden, sei ein wesentlicher Punkt, insbesondere bei Schlussfolgerungen für Fuß- oder Radwegebreiten. Im Übrigen lägen die Daten seit Sommer letzten Jahres vor und flössen in die tägliche Arbeit ein, z. B. Sharing-konzept und andere wesentliche Planungen. Es handele sich um „ein Puzzlesteinchen“ ganz vieler Daten, die SenMVKU für die Mobilitätsplanung benutze.

Dr. Julius Menge (SenMVKU) ergänzt, die SrV-Studie beinhalte Möglichkeiten für analytische Fragestellungen in Planungen stadtweit und bezirksspezifisch. Bezirke fragten die Daten für bezirkliche Maßnahmen ab. Die Kennwerte zur Mobilität der Bewohner/-innen fließen direkt in die modellseitigen Analysen ein. Auch das Verkehrsmodell 2035 beinhalte diese Rahmenbedingungen. Die Daten lägen auf der Webseite in Tabellenform, aber auch als Rohdaten für wissenschaftliche Fragestellungen vor. Dashboardlösungen seien erst mal nicht beauftragt worden. Weiterentwicklungen des Tools würden diskutiert, jedoch müssten sich die „kommunalen Spieler“ auf eine gemeinsame Methode einigen. SrV erfasse die Mobilität der Wohnbevölkerung. Für Wirtschaftsverkehre gebe es andere Tools, wo diese Verkehre separat erhoben würden. Die TU analysiere, wer nicht antworte, sodass man eine gute Grundlage für planerische Überlegungen habe, wenngleich dies nicht die einzige Grundlage sein könne, denn es seien auch Pendler/-innen, Touristinnen/Touristen und Wirtschaftsverkehre unterwegs.

Dr. Stefan Hubrich (TU Dresden) erläutert, die Verkehrsmengenkarte bilde auch Wirtschaftsverkehr, Pendler/-innen und ggf. Touristen ab, während sich SrV auf die Einwohner/-innen beziehe. Der ÖV habe sich in Deutschland gut von den Einschnitten der Coronapandemie erholt. Insofern sei die Seitwärtsbewegung ein großer Erfolg. Lokal könne sich u. U. ein kleiner Rückgang der zurückgelegten Wege und Kilometer bei geringerer Gesamtmenge einstellen. Da die Verkehrsunternehmen auch von Menschen von außerhalb genutzt würden, müsse dies nicht mit den Fahrgastzahlen einhergehen. Fahrer und Mitfahrer würden getrennt erhoben und ausgewiesen; er habe dies in der Darstellung zusammengefasst. Der kleine Rückgang beim MIV und der Zuwachs beim Fußverkehr zeigten sich in fast allen Untersuchungsräumen. MiD bestätige diesen Trend. Radverkehrs- und ÖV-Anteile blieben weitgehend gleich. Beim Radverkehr sei zu bedenken, dass der Sommer 2018 sehr warm und trocken gewesen sei. Die Entwicklung von 2013 bis 2023 wäre vielleicht bei einem weniger schönen Sommer 2018 kontinuierlicher verlaufen.

Homeoffice spiele für Pkw- und Fußverkehr eine große Rolle und sei vor der Pandemie noch kein Thema gewesen. Deshalb sei Homeoffice 2023 generell abgefragt worden. Die Wahrscheinlichkeit, dass Menschen dann nicht aus dem Haus gingen, sei hoch; wenn doch, würden Wege im Nahbereich zu Fuß zurückgelegt. Dies sei ein wesentlicher Grund für den Rückgang des Pkw-Anteils und der Weglängen, denn die längeren Wege zur Arbeit würden mit dem MIV oder ÖV zurückgelegt. Positive Erfahrungen aus der Coronazeit, Fitnesstracker, Anreize der Krankenkassen und zunehmende Hundehaltung verstärkten den Trend zum Fußverkehr. Beim Modal Split spielten das ÖV-Angebot, Topographie und Mobilitätskultur eine Rolle. Berlin habe schon immer einen relativ geringen MIV-Anteil und einen relativ hohen Anteil von Haushalten ohne Pkw gehabt.

Auftraggeber seien Städte, Kommunen, Landkreise und einzelne Verkehrsunternehmen. Einige Bundesländer leisteten Kofinanzierung. Die Kreise um die Städte seien eine optisch vereinfachte Darstellung. Potsdam und der Landkreis Potsdam-Mittelmark hätten an der Erhebung teilgenommen. Die für Berlin gezeigten Zahlen bezögen sich nur auf Berlin. Carsharing werde seit einigen Durchgängen mit abgefragt und spiele nach wie vor eine sehr geringe Rolle, habe jetzt aber zugenommen. Gleiches gelte für Bikesharing und E-Scooter. Zwischen Sommer und Winter gebe es Unterschiede, wobei Unterschiede und die Verkehrsmittelwahl mehr von der Witterung abhingen. Es sei möglich, mit den Rohdaten eine jahreszeitliche Auswertung vorzunehmen. Eine standardmäßige Auswertung sei auch online.

Mietwagen mit Fahrer seien eine Berliner Spezialität. Er gehe davon aus, dass die Befragten solche Fahrzeuge unter Taxi eingeordnet hätten, und nehme dies als Anregung für den nächsten Durchgang mit. Bei der Modal-Split-Verteilung arbeite man mit Mittelwerten und Anteilen. Die Hochrechnung finde dann im Rahmen der Planungen und Verkehrsmodellierungen unter Einbeziehung anderer Datenquellen statt. Die Kommunikation von Ergebnissen sei wichtig, müsse aber zu den Ressourcen passen. Die Berliner Daten würden gern von Wissenschaftlern aus dem In- und Ausland für ihre Forschungsfragen genutzt. Zum Autonomen Fahren sei er der falsche Ansprechpartner.

Der Radverkehr sei von der Infrastruktur, den Distanzen, dem Wetter und der Nutzungskultur abhängig. Die Freude am Fußverkehr habe vielleicht Zuwächse beim Radverkehr vermindert. Für Städte mit geringen Radverkehrsanteilen sei es leichter, zwischen zwei Befragungen größere Zuwächse zu erzielen. In Berlin sei der Radverkehrsanteil bereits relativ hoch, sodass weitere Steigerungen aufwendiger und mit mehr Veränderungen im Verhalten der Einwohner/-innen verbunden seien. Homeoffice als indirekte Auswirkung der Pandemie habe großen Einfluss gehabt. Er sei hier auf die nächste SrV-Erhebung gespannt. Weitere Veränderungen durch die Pandemie zeigten sich beim verstärkten Fußverkehr und bei gewissen Vorbehalten gegenüber dem ÖV. In der Feldzeit 2023 habe man keine tatsächlichen Einschränkungen mehr gehabt. Solche Einschränkungen hätten die Interpretation der Ergebnisse erschwert.

Antje Kapek (GRÜNE) erinnert an die Beantwortung der Frage nach der Anpassung der Verkehrsprognose.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erklärt, dass die Daten enthalten seien.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechung ab.

Punkt 5 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0424](#)
Mobil
Wie geht es weiter? Nahverkehrsplan, Verkehrsvertragsrevision und das Mobilitätskonzept 2035
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0431](#)
Mobil
BVG in der Dauerkrise: BVG-Krisenjahr 2024 wird bis 2030 verlängert – was folgt aus der Revision des Verkehrsvertrags mit der BVG?
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)
- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0434](#)
Mobil
Ergebnisse der Revision des Verkehrsvertrags mit der BVG
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD)

Kristian Ronneburg (LINKE) spricht die Revision des Verkehrsvertrags an. Was hätten Senat und BVG vereinbart? Welche Zeitschiene gebe es für die Fortschreibung des NVP? Welches seien die nächsten konkreten Schritte? Wie sei der Sachstand beim Mobilitätsbild 2035? Welchen Charakter solle dieses Konzept haben? Welche Bearbeitungsschritte seien bereits erfolgt? Worauf solle das Ganze hinauslaufen? Welche Verbindlichkeit solle es haben? Welche politischen Beschlüsse seien dazu geplant?

Dr. Matthias Kollatz (SPD) fragt, wie sich die Revision des Verkehrsvertrags aus Sicht beider Seiten gestalte. Wie schätze Herr Falk die Entwicklung der Passagierzahlen ein? Gebe es nach der Coronadelle wieder einen stärkeren Trend zum ÖPNV? Wolle Herr Falk noch etwas zum Stromausfall mitteilen?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) teilt mit, die Revision des BVG-Vertrags sei parallel zu den Haushaltsberatungen durchgeführt worden. Die Revision sei im ersten Teil nach der Verabschiedung des Haushalts und intensiven Verhandlungen abgeschlossen worden. Herr Falk werde die wesentlichen Inhalte und die betriebswirtschaftliche Sicht darstellen. Bei der Revision habe die Strategie „Stabilität vor Wachstum“ berücksichtigt werden müssen, mit der die Betriebsqualität der BVG verbessert worden sei und weiterhin verbessert werden solle. Finanzieller Nachsteuerungsbedarf habe sich insbesondere dadurch ergeben, dass sich die Kosten der BVG anders als 2020 prognostiziert entwickelt hätten. Sie verweise auf den Abschluss des Tarifvertrags mit Mehrbelastungen von 120 Mio. Euro pro Jahr. Hinzu komme die angespannte Haushaltslage auf Landesseite. Erforderlich sei eine Nachsteuerung der für BVG-Leistungen zur Verfügung stehenden Mittel gewesen. Dennoch habe das Leistungsniveau 2024 dauerhaft gesichert werden können, was ein Erfolg sei. SenMVKU habe – im Gegensatz zu anderen Kommunen und Ländern – keine Verkehrsleistungen abbestellt.

Darüber hinaus sei die Grundlage für ein mittelfristiges Wachstum der BVG gelegt worden. Das Leistungsniveau werde 2026 und 2027 zunächst konstant gehalten, bevor man ins Wachstum gehe. Die BVG solle spätestens 2030 2,3 Prozent mehr Leistungen als 2026 erbringen. Für die Jahre ab 2031 sei ein Mindestwachstum von 0,75 Prozent vereinbart. Die vollständige Dekarbonisierung solle 2035 erreicht werden. Vorgesehen seien ein Pilotvorhaben für einen stillen Fahrgastruf zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit und die Festlegung übergeordneter Kennzahlen zur besseren Verzahnung von Unternehmensstrategie und Verkehrsvertrag. Die Revision stelle sicher, dass die BVG in wirtschaftlich herausfordernden Zeiten ein verlässliches Rückgrat der Mobilität bleibe. Man sichere Qualität und Stabilität und schaffe Perspektiven für Wachstum, Innovation, Klimaschutz und eine moderne, nachhaltige und sozial gerechte Verkehrswende. Der zweite Teil der Revision betreffe nicht unmittelbar leistungs- und vergütungsrelevante Bestandteile, die in diesem Jahr überarbeitet würden.

Außerdem arbeite man an der Aktualisierung des NVP. Bezogen auf die BVG-Verkehre müsse man die Strategie „Stabilität vor Wachstum“ aufgreifen und widerspiegeln. Ziel sei, die Senatsvorlage für den NVP bis zum 1. Juni anzumelden, sodass die Beschlussfassung nach der Mitzeichnungsfrist noch vor der Sommerpause grundsätzlich möglich wäre. Dazwischen liege das formelle Beteiligungsverfahren; Vorschläge und Einwendungen müssten berücksichtigt, bewertet, abgewogen und ggf. eingearbeitet werden. Das Beteiligungsverfahren solle Anfang März beginnen. – Zum Mobilitätsbild 2035 würden keine politischen Beschlüsse gefasst. Der NVP werde sich dort widerspiegeln, es werde aber kein weiteres Planwerk geben. Vielmehr gehe es um ein Bild der Mobilität bis 2035, insbesondere aus ihrer Sicht.

Henrik Falk (BVG) erläutert mithilfe einer Präsentation, die entscheidende Fragestellung sei, wie sich die Ist-Leistung aus Kundensicht entwickle. Bei der Zuverlässigkeit sei man von 2024 bis zum vierten Quartal 2025 vorangekommen. In der ersten Phase bis Ende 2027 wolle man das heutige Angebotsniveau belassen und keine prozentuale Erhöhung vornehmen. Für den Betrieb von weiteren E-Bussen sei es erforderlich, 2027 zwei neue Betriebshöfe zu eröffnen. Bei der U-Bahn seien gerade neue Kleinprofilfahrzeuge „eingeflottet“ worden; 2026 werde man Großprofilfahrzeuge „einflotten“. Vorher sei ein Wachstum „im großen Stile“ nicht möglich. Der Kurs „Stabilität vor Wachstum“ beinhalte nicht nur betriebliche Stabilität, sondern auch infrastrukturellen Nachholbedarf.

2020 seien lt. Verkehrsvertrag insgesamt 137,1 Mio. Nutzwagenkilometer bestellt worden, was etwa 1 Prozent mehr als 2019 gewesen sei. Bis 2024 habe es keinen wirklichen Leistungsaufbau gegeben. Man habe sich viel vorgenommen, es aber nicht geschafft, diese Leistungen umzusetzen. Die BVG werde 2026/27 mehr Ist-Leistungen erbringen, weil die Zuverlässigkeit steige und die Ausfälle abnähmen. Man komme von 133,3 2024 auf 135,6 2027 und könne ab 2028 in ein strukturiertes Wachstum übergehen. Der Verkehrsvertrag sehe ab 2028 0,75 Prozent pro Jahr vor, ab 2030 2,25 Prozent. Die BVG plane die Infrastruktur mindestens auf dieser Größenordnung, somit ein Wachstum im Fuhrpark, bei den Werkstätten etc. Zudem würden Sicherheitsleistungen berücksichtigt und CBTC, autonomes Fahren etc. vorangetrieben, sodass man bis 2035 zu einer anderen Mobilität als heute kommen werde.

Es sei gelungen, für den ÖPNV so viel Geld wie nie zuvor bereitzustellen, allein 680 Mio. Euro aus dem Sondervermögen des Bundes. Die BVG laufe auf über 1 Mrd. Euro pro Jahr für Infrastrukturinvestitionen hinaus. Damit könne man nach 2028 Wachstumsthemen angehen. 2024 und 2025 habe die BVG ein Ergebnis um -60 Mio. Euro statt über -200 Mio. Euro erreicht. Für 2026 werde eine Null angestrebt; dies könne finanztechnisch funktionieren.

Antje Kapek (GRÜNE) äußert Verständnis, dass die BVG aus unternehmerischer Sicht den Anspruch an die Wirklichkeit anpassen wolle, um weniger Ausfälle zu haben, mit Blick auf die wachsende Stadt habe der Verkehrsvertrag aber ein stetes Anwachsen der Verkehrsleistungen vorgesehen. Die dargestellten Linien beinhalteten bereits die Korrekturen aus der Revision des Verkehrsvertrags, nicht das ursprünglich Vereinbarte. 2024 sei als Ausgangsjahr problematisch, weil die Leistungen damals bereits stark gesenkt gewesen seien, sodass selbst bei einer Steigerung bis 2030 um 2 bis 3 Prozent nicht das Niveau von 2023 erreicht werde. Was jetzt als stabil bezeichnet werde, sei lediglich der Zustand von 2024, nicht das, was politisch gewünscht gewesen sei. Im letzten Jahr habe die BVG den Ausgleich noch bis 2027 erreichen wollen, nun sei es 2029/30, sodass sich der Zustand weiter verlängere. Gleiches gelte für die Dekarbonisierung des Busverkehrs, wo das Ziel von 2030 auf 2035 hinausgeschoben werde. Zahlen zur Umsetzung des Werkstättenkonzepts lägen nicht vor. Die Politik habe nicht ausreichend Vorsorge für Betriebshöfe und Werkstätten getroffen.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, ob zutreffe, dass der Vorrang des ÖPNV vor dem MIV bei der Revision gestrichen worden sei, ggf. warum, wie viel Flexibilität in den 0,75 Prozent enthalten sei und wie künftig nachgesteuert werden könne, um auf Bedarfe einzugehen, ohne dass Abstriche an anderer Stelle gefordert würden, ob Vereinbarungen zu Mobilitätsstationen getroffen worden seien und wie es mit Jelbi weitergehen solle, was bei WiFi/WLAN vorgesehen sei und ob zutreffe, dass dies eingestellt werden solle, wann die Taktverdichtung auf der U5 oder anderen Bahnen planmäßig beginnen werde, wo und wann die Neubaustrecken bei

Straßenbahn und U-Bahn mitgedacht seien, ob der NVP nur noch eine Pflichtaufgabe sein oder Orientierung bieten solle.

Oda Hassepaß (GRÜNE) spricht an, dass statt 140 nur 100 Kleinprofilwagen „eingeflottet“ worden seien. Ergebe sich daraus ein Stau, oder sei dies künftig kein Problem, weil sie „in einem Pfropfen“ nachgeholt würden?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) vertritt die Ansicht, dass das dargestellte Niveau sehr eingeschränkt und frustrierend sei. Die bestellte Leistung sei 2020-2027 gleich geblieben, obwohl die Stadt in der Zeit sehr gewachsen sei. Die Senate seien ihren Aufgaben seit 2020 nicht nachgekommen. Die Umstellung auf E-Busse bringe den Fahrgästen nichts. Vielmehr komme es zu Verzögerungen, weil erst neue Betriebshöfe gebaut werden müssten. Zudem seien bei dem kalten Wetter Probleme bei den E-Bussen aufgetreten. Inwieweit hätten diese auf das Thema Zuverlässigkeit durchgeschlagen? Viele BVG-Nutzer hätten auch Probleme durch mangelnde Pünktlichkeit. Messe die BVG die Pünktlichkeit? Wolle sie diese verbessern? Parallel zur „Einflottung“ würden alte Fahrzeuge außer Betrieb genommen. Wie sei die Nettosumme? Wie viele Züge würden 2028 zusätzlich zur Verfügung stehen? CBTC solle erst 2035 „in die weitere Phase“ gehen. Wäre es nicht richtig gewesen, dass der Senat weitere Mittel hinzugebe, damit man schneller vorankomme?

Dr. Matthias Kollatz (SPD) hält entgegen, dass es richtig sei, bei der Erneuerung des Fuhrparks auf nachhaltigere Fahrzeuge zu setzen. Es müsse mehr Augenmerk auf neue Siedlungsgebiete gerichtet werden; bei der Erschließung müsse die Geschwindigkeit ansteigen, wenn man den Modal Split halten bzw. zugunsten des ÖPNV ausbauen wolle. Beispielsweise sei versprochen worden, dass die Tram 2030 ins Schumacher-Quartier fahre.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) legt dar, die Straßenbahn-, U-Bahn-, Bus- und Fährleistungen und die Erfordernisse zum Anschluss der Stadtquartiere seien im NVP hinterlegt. Sie sei den Weg gegangen, den NVP nach Haushaltsaufstellung und Vertragsrevision zu verabschieden, weil sie Politik mache, die der Realität entspreche. Was wolle man mit einem NVP, der mit der Realität nichts zu tun habe, weil er nur „Wünsche und Träumereien“ wiedergebe, die nicht zu finanzieren seien? – Nicht zutreffend sei, dass der Vorrang des ÖPNV vor dem MIV gestrichen worden sei.

Henrik Falk (BVG) fügt hinzu, er habe aufgezeigt, wie die Schrittfolge sein könne, damit das politisch Gewünschte umsetzbar sei. Wenn die Zuverlässigkeit gut laufe, komme bei den Fahrgästen 2027 mehr Leistung an. Pünktlichkeit spiele bei der BVG auch eine große Rolle, man brauche aber erst mal eine Kennzahl, an der man etwas messen könne. Ab 2028 könne mehr bestellt werden; wenn Geld und Leistungsfähigkeit vorhanden seien, könnten auch 3 oder 4 Prozent bestellt werden. Es würden 140 Kleinprofilfahrzeuge „eingeflottet“, die gezeigte Zahl beziehe sich auf das Jahresende. Neubaustrecken würden mitgedacht. Es komme darauf an, die Festgelegten dann auch umzusetzen und nicht neue Diskussionen aufzumachen. Es handele sich um Größenordnungen; wo und wie man diese einsetze, sei eine Frage, die man jeweils „ausmatche“. In der Zeit von Corona habe man nicht gedacht, dass der ÖPNV wieder so genutzt werde. Die Größenordnung gebe Spielräume für die Durchführung von Angebotsthemen, denn nicht alle eingeführten Takte seien sakrosankt. In vielen Ecken sei seit Jahren im Netz nichts angepasst worden. Mehr bringe nicht zwangsläufig mehr Fahrgäste.

E-Busse hätten bei der Kälte grundsätzlich funktioniert. Probleme habe man eher mit Herstellerinsolvenzen. Auch für neue Dieselsebusse hätte die BVG neue Betriebshöfe benötigt; insofern sei dies keine Technologiefrage. Für neue Fahrzeuge würden alte außer Dienst gestellt; der Vorteil sei, dass neue Fahrzeuge weniger anfällig seien, was sich auf die Zuverlässigkeit auswirken werde. CBTC sei angelegt. Er würde gerne das ganze System darauf umstellen, was mit Geld und Umsetzungsgeschwindigkeit zu tun habe. Damit erreiche man eine Evolutionsstufe im Bestandsnetz, die in Berlin auf der Hand liege. Jelbi solle radikal ausgebaut werden. Man wolle ein Geschäftsmodell entwickeln, damit für den Aufbau der Infrastruktur neben öffentlichen Mitteln auch Einnahmequellen von anderen Seiten generiert würden.

Antje Kapek (GRÜNE) betont, im NVP gehe es um die Definition des fachlichen Bedarfs in Berlin. Beispielsweise müsse zur Anbindung neuer Stadtquartiere ein Bedarf definiert werden. Zwei Drittel der Berliner/-innen hätten kein Auto und benutzen hauptsächlich den ÖPNV. Die Stadt wachse, und der Wunsch bestehe, dass sich der Modal Split weiter verändere. Aufgabe der SenMVKU sei zu klären, wie dieser fachliche Bedarf realisiert werden könne.

Kristian Ronneburg (LINKE) erkundigt sich nach der Veröffentlichung der Vertragsrevision. Er bitte, die Frage nach dem BVG-WiFi zu beantworten.

Henrik Falk (BVG) antwortet, es gebe keinen Beschluss, WiFi abzuschaffen, er wolle sich aber in diesem Jahr ansehen, wie die Nutzung in den Fahrzeugen sei und ob dies ausgebaut oder mit Blick auf den betriebswirtschaftlichen Aufwand heruntergefahren werden müsse. Nach der Auswertung werde man eine Entscheidung treffen.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erklärt, dass Herr Abg. Ronneburg eine Aussage hinsichtlich der Veröffentlichung des Revisionsergebnisses erhalten werde. – Der NVP unterliege gewissen Rahmenbedingungen, die man abgewartet habe, um ihn erstellen zu können. Hinsichtlich des Anschlusses von Neubaugebieten rate sie, den NVP erst einmal abzuwarten.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechungen ab.

Punkt 6 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0430](#)
Gibt es tatsächlich eine Verkehrssimulation des Senats zu den Auswirkungen des 16. Bauabschnitt der A100 und was sind die Ergebnisse?
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) Mobil
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0433](#)
Verkehrssituation am Abschluss des 16. Bauabschnitts der A100 – Auswege aus dem Chaos?
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) Mobil
- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0437](#)
Verkehrssituation am Abschluss des 16. Bauabschnitts der A100 – Wie geht es weiter mit der Eisenbrücke?
(auf Antrag der AfD-Fraktion) Mobil
- d) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0438](#)
Welche verkehrslenkenden Maßnahmen sind bis zur Eröffnung der Eisenbrücke vorgesehen, um eine geordnete und sichere Verkehrsführung sicherzustellen?
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD) Mobil

Vertagt.

Punkt 7 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.