

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

68. Sitzung
25. Februar 2026

Beginn: 14.02 Uhr
Schluss: 16.45 Uhr
Vorsitz: Lars Bocian (CDU), stellv. Vorsitzender

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Geschäftliches – siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Wahl einer/eines Vorsitzenden

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

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

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

Der **Ausschuss** vertagt den Tagesordnungspunkt.

Punkt 2 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

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

„Wie konnte es passieren, dass die für den 16.2. geplante Premierenfahrt des Urbanliners zwei Tage vorher abgesagt werden musste, weil die Technische Aufsichtsbehörde gegenüber der BVG Berechnungen darüber nachfordern musste, inwiefern sich das Gewicht der Straßenbahn auf die U-Bahn-Tunnel am Alexanderplatz auswirkt?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erläutert, dass es Berechnungen für die Fahrzeuge und die Lasten für Bauwerke mit unterschiedlichen Parametern gebe. Von Fahrzeugen dürften keine Belastungen von Bauwerken ausgehen, die die höchsten auftretenden betrieblichen Beanspruchungen überschritten und nicht ohne Betriebsgefährdung aufgenommen werden könnten. Der erforderliche Nachweis der Befahrbarkeit aller Ingenieurbauwerke entlang der Strecke der M4 habe bislang nicht erbracht werden können, obwohl ihn die BVG vor Inbetriebnahme habe vorlegen wollen. Die BVG habe den rechnerischen Nachweis der Überfahrbarkeit der U-Bahn-Bauwerke am Alexanderplatz am 13. Februar abgeschlossen, jedoch mit falschen Lastannahmen gerechnet, sodass die TAB die Inbetriebnahme nicht habe genehmigen können. Für das Fahrzeug selbst fehlten keine Nachweise. Sobald der Nachweis für die Lastannahmen vorliege, werde die TAB die Zulassung erteilen. Der Urbanliner solle so schnell wie möglich, aber auch sicherheitsanforderungskonform starten.

Kristian Ronneburg (LINKE) bemerkt, dass sich die Frage stelle, wie so etwas bei einem derart langen Planungsprozess am Ende habe passieren können. Bis wann sei mit der Vorlage des Nachweises und mit einer Zulassung zu rechnen? Software- und Bremsprobleme seien öffentlich kolportiert worden. Könne die Senatorin solche Probleme ausschließen?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) teilt mit, Software- oder Bremsprobleme lägen nicht vor. Das Fahrzeug könne genehmigt werden. Zu einem konkreten Zeitplan könne sie noch nichts sagen. Die BVG wolle die Berechnungen möglichst diese, spätestens nächste Woche vorlegen.

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

„Tempo 50 vom Verwaltungsgericht gestoppt: Prüft der Senat nun auch für die weiteren Tempo-50-Abschnitte aus dem Luftreinhalteplan, ob die jeweiligen Straßenabschnitte Unfallschwerpunkte mit mehr als 5 Unfällen in drei Jahren darstellen, die Tempo 30 erforderlich machen?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) legt dar, alle Strecken seien intensiv in Bezug auf die Verkehrssicherheit und die Unfalllage geprüft worden. Mehrere Ortstermine hätten keine qualifizierte Gefahrenlage im Sinne der StVO ergeben. Die Ausführungen des Verwaltungsgerichts würden zunächst näher geprüft. Lt. Beschluss stehe die Sicherheit bei hochfrequentierten Schulwegen sowie im Umfeld von Kitas, Schulen, Alten- und Pflegeheimen und Krankenhäusern nicht infrage. Aus Sicht des Gerichts führten andere Umstände zu einer qualifizierten Gefahrenlage. Das Gericht nehme besondere Verhältnisse für den gesamten Straßenabschnitt in beiden Fahrtrichtungen an, die aus Sicht der SenMVKU möglicherweise nur eine Fahrtrichtung betreffen. Die vom Gericht zugrunde gelegten Unfallzahlen bedürften einer genaueren Bewertung. Möglicherweise bestehe eine Diskrepanz zu den Unfallstatistiken der Polizei Berlin. Es stelle sich die Frage, ob das Gericht auch die Unfallursachen betrachtet habe.

Oda Hassepaß (GRÜNE) zeigt sich verwundert, dass die Senatorin die Zahlen des Gerichts infrage stelle. Wie sei der Zeitplan zur Umsetzung von Tempo 30 an allen Hauptverkehrsstraßen mit Gefahrenschwerpunkten, die die neue StVO vorgebe?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) betont, dass unterschiedliche Zahlen vorlägen, die überprüft werden müssten. Alle Stellen, wo wieder Tempo 50 angeordnet worden sei, seien auf Sicherheitsrelevanz geprüft worden, was keine besonderen Gefahrenlagen ergeben habe. Ansonsten wäre Tempo 50 nicht angeordnet worden.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) stellt für seine Fraktion folgende Frage:

„Verwaltungshandeln zeichnet sich ja dadurch aus, dass es im Rahmen von Ermessenskorridoren arbeitet. Sind nach Ihrer Wahrnehmung die Spielräume in diesem Ermessenskorridor beim Thema Tempo 30/Tempo 50, die die StVO gibt, um mehr Tempo-30-Zonen zu ermöglichen, genutzt worden, oder würden Sie es eher so beschreiben, dass Ihre Auslegungspraxis eine eher restriktive ist? Denn es drängen sich Vergleiche mit anderen Bundesländern und anderen Verwaltungen auf.“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erklärt, dass sie sich auf die Expertise ihres Hauses verlasse. Ermessensspielraum gebe es bei der Frage, ob eine qualifizierte Gefahrenlage bestehe. Die Ausübung des Ermessensspielraums könne, so habe es das Gericht gewertet, ggf. auf anderen Sachverhaltsgrundlagen, auch anders dargestellt werden. Das Gericht stelle bei der Vollzugsfolgenbeseitigung auf die Rechtskraft des Urteils ab und sehe somit offensichtlich keine Dringlichkeit, von Tempo 50 zu Tempo 30 zu kommen.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) erkundigt sich nach der Ausübung des Ermessensspielraums bei der Anordnung von Tempo 30. In welchen Fällen habe SenMVKU davon positiv Gebrauch gemacht? Nach seiner Kenntnis stehe das Wort „qualifizierte Gefahrenlage“ nicht in der StVO.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) führt an, dass das Gericht von einer „qualifizierten Gefahrenlage“ unter Bezugnahme auf die StVO gesprochen habe. An der Verlängerung bzw. im Umfeld der Saarstraße habe man einen hochfrequentierten Schulweg festgestellt und sei von Tempo 50 auf Tempo 30 gegangen.

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

„Ich möchte auf den Urbanliner zurückkommen. Sie haben eben ausgeführt, dass die BVG versprochen habe, vor Inbetriebnahme den Nachweis zu erbringen, dass die Fahrzeuge dort fahren können, und das nicht geklappt hat. Jetzt kennen wir weitere Fälle, wo der Senat das Geld der Steuerzahler verschwendet hat. Ich erinnere mal an den elektrischen Drehleiterwagen der Feuerwehr, der angeschafft worden ist, und man hat danach gemerkt, dass er zu schwer ist, um überhaupt in Betrieb genommen zu werden, weil die Aufstellplätze das nicht hergeben. Jetzt frage ich mich in diesem Falle: Warum ist denn nicht schon vor Vertragsschluss geprüft worden, ob diese Urbanliner überhaupt auf dieser vorgesehenen Strecke fahren können?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) geht davon aus, dass die BVG den technischen Anforderungen bei der Ausschreibung und Bestellung des Urbanliners genügt habe, denn Grundlage des Vergabeverfahrens sei ein von dem jeweiligen Unternehmen erstelltes Lastenheft, in dem die technischen, betrieblichen und rechtlichen Anforderungen verbindlich definiert würden. Maßgeblich seien dafür die BOStrab sowie einschlägige Richtlinien, Normen und die allgemein anerkannten Regeln der Technik. Hierzu zähle auch die „Richtlinie zur Bemessung und Nachrechnung von Straßenbahnbrücken: Allgemeine Berechnungsgrundlagen, Lastannahmen“ der BVG, die einen fiktiven Lastenzug mit festgelegten Achsabständen und Belastungen definiere. Ausschlaggebend sei der Moment, in dem die Vergabe erfolge und das Lastenheft erstellt werde.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) äußert, dass die Senatorin der BVG den Schwarzen Peter zuschiebe. Ihn wundere, dass sich die Senatorin nicht zumindest im Nachgang darum gekümmert habe. Pressemeldungen zufolge sei bereits der Auftrag für weitere Urbanliner ausgelöst worden, obwohl der Nachweis noch nicht vorliege. Treffe dies zu?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, die BVG habe einen Rahmenvertrag zum Urbanliner geschlossen. Abrufe aus dem Rahmenvertrag bedürften eines Aufsichtsratsbeschlusses. Sie sei nicht Aufsichtsratsmitglied. Es entziehe sich ihrer Kenntnis, ob ein Abruf erfolgt sei.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 3 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) berichtet, das LABO habe am 16. Februar einen zunächst auf ein Jahr befristeten Beobachtungszeitraum für den Taxiverkehr in Berlin „eingeschaltet“. Ziel sei es, die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes dauerhaft zu sichern. Während des Beobachtungszeitraums würden keine neuen Taxigenehmigungen erteilt und bestehende Genehmigungen nicht erweitert. Neuantragsteller könnten sich in diesem Zeitraum auf eine Warteliste setzen lassen, Bestandsunternehmen ihre Genehmigungen im bisherigen Umfang verlängern. Grundlage sei § 13 Abs. 4 PBefG, wonach Genehmigungen zu versagen seien, wenn eine Ausweitung des Angebots die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes gefährde. Aus Sicht des LABO und der SenMVKU sei diese Schwelle inzwischen erreicht. Ein externes Sachverständigengutachten komme zu dem Ergebnis, dass mehrere gesetzlich relevante Indikatoren in der Gesamtschau deutlich negativ ausfielen. Die Nachfrage im Taxiverkehr sei seit Jahren rückläufig. Mögliche Festpreisvereinbarungen hätten schon, aber noch nicht hinreichend gewirkt. Die Zahl der Taxis sei von 5 400 Ende 2024 auf über 6 600 Anfang 2026 stark angewachsen. Angebot und Nachfrage deckten sich nicht.

Die DB InfraGO habe den VBB gebeten, beim FEX zunächst bis zum 30. April „einen Wagen“ herauszunehmen, weil der Knoten Berlin überlastet und es zu erheblichen Verzögerungen im Fern- und Güterverkehr gekommen sei. – Die neue Koalition in Brandenburg habe sich darauf verständigt, das Azubi-Ticket möglichst zum nächsten Ausbildungsjahr in Bran-

denburg einzuführen. Der VBB-Aufsichtsrat werde wohl kurzfristig beschließen, das Abo Azubi in Berlin schneller und in Brandenburg möglichst zum 1. September einzuführen.

Antje Kapek (GRÜNE) begrüßt regulierende Eingriffe bei Taxis. Hamburg habe eine Obergrenze von – nach ihrer Erinnerung – 5 000 eingeführt. Denke SenMVKU im Interesse der Marktstabilität über eine solche Obergrenze nach? – In einer Woche laufe Muva endgültig aus. Wie sei der Stand der Anmeldungen bei Inklusionstaxis? Sei sichergestellt, dass genügend Inklusionstaxis zur Verfügung stünden, um den Wegfall von Muva auszugleichen? – Nach ihrem Eindruck seien 80 bis 90 Prozent der Uber-Fahrzeuge in Berlin mit brandenburgischen Kennzeichen unterwegs. Gebe es Überlegungen der SenMVKU oder des LABO, mit höherer Kontrollichte dagegen vorzugehen?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erkundigt sich nach dem Stand beim Thema Mindestpreise für den Mietwagenbereich. Er begrüße den Stopp der Neuvergabe von Konzessionen. Betreffe dies auch Inklusionstaxis, oder sei deren Neuanschaffung weiterhin möglich?

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass das Thema Mietwagen nicht Teil des Berichts aus der Senatsverwaltung gewesen sei.

Kristian Ronneburg (LINKE) vertritt die Ansicht, dass dies miteinander zu tun habe, denn lt. Antwort auf eine Schriftliche Anfrage sollten im Beobachtungszeitraum Daten erhoben werden, auch um eine Entscheidungsgrundlage für die Einführung von Mindestbeförderungsentgelten zu haben. Werde SenMVKU beim Thema Mindestbeförderungsentgelte erst nach dem einjährigen Beobachtungszeitraum aktiv, oder könne dies vorher erfolgen, wenn sich bestimmte Erkenntnisse verdichteten? – Wann werde der VBB über das neue Azubi-Ticket beschließen?

Johannes Kraft (CDU) greift auf, dass offenbar ein Zug des FEX herausgenommen werde und für andere Dinge zur Verfügung stehe. Was halte die Senatorin von der Idee, diesen Zug ab Gesundbrunnen zum BER fahren zu lassen?

Tino Schopf (SPD) bekundet Dank für die Einführung des Beobachtungszeitraums. Stundenumsätze von knapp 20 Euro könnten bei einem Mindestlohn von 13,90 Euro nicht wirtschaftlich sein. Die Anzahl der Mietwagen sei zwar in Berlin zurückgegangen, aber in den brandenburgischen Landkreisen explodiert, insbesondere in Teltow-Fläming mit 1 350 Mietwagen. Inwieweit befasse sich die AG Schwarzarbeit und Schattenwirtschaft mit dem Thema? Inwieweit stünden LABO und Senatorin mit dem neuen Minister und dem MIL im Austausch? Hamburg habe seit zwei Jahren einen Beobachtungszeitraum.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, eine Höchstgrenze sei mit dem Beobachtungszeitraum eingeführt, weil keine neuen Genehmigungen erteilt würden. Bei den Inklusionstaxis ersetze ein neu gefördertes Fahrzeug grundsätzlich ein Altfahrzeug. Die Zahl der Mietwagen genehmigungen sei in Berlin eingegrenzt worden. Dass dann Taxigenehmigungen beantragt worden seien, habe zu dem Beobachtungszeitraum geführt. Er könne verlängert oder verkürzt werden. Man evaluiere kontinuierlich und werde darüber berichten. Sie sei auf die Minister Genilke und Tabbert zugegangen und habe Schreiben an sie gerichtet. Schreiben seien auch an die Landräte gegangen. VBB-Aufsichtsratssitzungen seien genutzt worden, um im Anschluss mit den Landräten und Oberbürgermeistern der kreisfreien Städte über Mietwagenge-

nehmigungen zu sprechen. Mietwagenkonzessionen lägen in der Eigenverantwortung der Landräte. SenMVKU habe Hilfe hinsichtlich der Genehmigungserteilung und -begrenzung angeboten, die in Teilen angenommen werde. Bei den Inklusionstaxis gebe es eine hundertprozentige Vermittlung von Anfragen. Zur Genehmigung des Azubi-Tickets laufe derzeit ein Umlaufverfahren im VBB-Aufsichtsrat. Zum FEX stehe der VBB mit den Ländern und der DB im kontinuierlichen Austausch. Sie nehme die Anregung gerne mit.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) konstatiert, dass ein Aufwuchs der Inklusionstaxis nicht möglich sei. Wäre es möglich und sinnvoll, eine Ausnahme zuzulassen, soweit durch den Wegfall von Muva eine höhere Nachfrage bestehe? – Der Hinweis auf die Eigenverantwortung der Landräte sei „etwas billig“, denn er könne sich nicht vorstellen, dass die Rückkehrpflicht eines Fahrzeugs, das in Teltow-Fläming registriert sei, eingehalten werden könne, wenn es in Berlin unterwegs sei. Sei angedacht, eine stärkere Kontrolltätigkeit auszuüben, um rechtswidriges Handeln zu verfolgen und eine abschreckende Wirkung zu erzielen?

Antje Kapek (GRÜNE) hebt hervor, dass man mehr Inklusionstaxis brauche, um den Bedarf zu decken. Gebe es dazu Gespräche mit der Innung oder anderen Vertreterinnen/Vertretern? Offenbar verfolgten die Landräte bei Mietwagen noch ihren eigenen Kurs. Berlin sollte die neue brandenburgische Landesregierung bitten, eine Ausführungsvorschrift oder Handreichung zu erlassen, um das Mietwagengewerbe in den Griff zu bekommen.

Tino Schopf (SPD) hält entgegen, dass SenMVKU keine Befugnisse in Brandenburg habe. Er habe alle SPD-Kolleginnen und -Kollegen im Landtag und alle Landräte im Umland angeschrieben und um ein Gespräch bzw. um Unterstützung gebeten. Entscheidend sei die Qualität der Antragsbearbeitung. Er sei sicher, dass die Senatorin und der Staatssekretär etwas bewirken könnten. Die Mietwagen führen insbesondere aus Teltow-Fläming nach Berlin. Die Betriebsitze vor Ort seien nicht besetzt, sodass sich die Frage nach der Kontrolle stelle. Die Landkreise kämen mit der Prüfung nicht hinterher. Dies müsse ein Thema in der AG Schwarzarbeit und Schattenwirtschaft sein, an der Brandenburg beteiligt sei. Wie sei die Zeitleiste zum Mindestbeförderungsentgelt?

Lars Bocian (CDU) plädiert für die Einbindung der SenInnSport und Schwerpunktkontrollen der Polizei auf den Straßen Berlins. Nicht alle Fahrzeuge seien mit echten Anmeldungen unterwegs.

Antje Kapek (GRÜNE) befürwortet einen Appell des Ausschusses und der Senatorin an Brandenburg und regt eine gemeinsame Ausschusssitzung mit dem Landtag Brandenburg an.

Vorsitzender Lars Bocian zeigt sich offen, nach der Regierungsbildung in Brandenburg eine gemeinsame Ausschusssitzung zu arrangieren.

Tino Schopf (SPD) betont, dass die Landkreise eigenverantwortlich tätig würden, sodass man ggf. eine Sitzung mit dem Kreistag oder den Stadtverordneten abhalten müsste. Die Erfolgsaussichten einer gemeinsamen Sitzung mit dem Landtagsausschuss stuft er als gering ein.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) unterstreicht, dass die Antragsbearbeitung der Schlüssel zum Erfolg sei. SenMVKU habe den Landräten und Landkreisen Informationen und entsprechende Unterstützung angeboten, deren Annahme diesen obliege. In der AG Schwarzarbeit

sei das Thema „ständig adressiert“. Sobald der neue Minister in Brandenburg im Amt sei, werde das Thema bei einem Antrittsbesuch erörtert werden. – Im Hinblick auf den Beobachtungszeitraum habe man das Thema Mindestbeförderungsentgelt „ein wenig in den Hintergrund gestellt“. Gleichwohl werde das Thema kontinuierlich bearbeitet und geprüft. Wichtig sei, dort Rechtssicherheit herzustellen, weil ein Scheitern vor Gericht nicht hilfreich wäre.

Der **Ausschuss** schließt den Tagesordnungspunkt ab.

Punkt 4 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)

Kristian Ronneburg (LINKE) spricht Probleme mit der Barrierefreiheit der BVG-Fahrinfo-App an. Der Senat habe die Kritik geteilt. Er bitte die Landesbeauftragte um eine Einschätzung der Zusammenarbeit mit dem Senat, der Verkehrsverwaltung und der BVG.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) berichtet, SenMVKU habe die BVG am 2. Oktober 2024 um Stellungnahme zu den Ausführungen im Verstößebericht gebeten. In der Antwort vom 29. Oktober 2024 habe die BVG ausgeführt, dass Barrierefreiheit in der Fahrinfo-App von Anfang an mitgedacht und umgesetzt worden sei; zum Start des Betatests sei die Routenauskunft nutzbar gewesen, es seien jedoch Hürden erkannt worden, die die Nutzung unkomfortabel gemacht hätten. Anwendungsbezogene Barrieren seien wie zugesichert bis zum ersten Quartal 2025 beseitigt worden. Im Hinblick auf die neue MAX-App solle ein Termin der BVG mit der Landesbeauftragten stattfinden, um Barrierefreiheit zu gewährleisten. SenMVKU lege Wert auf vollständige Barrierefreiheit der MAX-App.

Christine Braunert-Rümenapf (Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen) legt dar, der Verstößebericht von 2024 habe sich mit dem Update der BVG-Fahrinfo-App befasst, das trotz erheblicher Probleme mit der Barrierefreiheit im Juli 2024 gestartet sei. Die App sei über zwei Jahre ohne ihre Kenntnis und ohne Kenntnis der Arbeitsgruppe „Menschen mit Behinderungen“ bei SenMVKU erarbeitet worden. Im Mai 2024 habe die AG erstmals eine Betaversion zum Testen erhalten. Es hätten sich Probleme mit der Barrierefreiheit herausgestellt: Alternativtexte, Kontraste, Sprachausgabe etc. Sie habe sich am 25. Juni an den BVG-Vorstand gewandt und eine Verschiebung des Updates gefordert. Trotz Zusicherung der BVG, den Start der App zu verschieben, um „Schwächen bei der Barrierefreiheit“ auszubessern, sei diese im Juli ohne Vorabinformation an sie oder die Arbeitsgruppe zum Stand der Barrierefreiheit gestartet. Die BVG habe erklärt, es gebe weniger Barrieren als in der Betaversion, allerdings sei die App nicht barrierefrei und erfülle die Anforderungen der BITV 2.0 nur teilweise; aufgeführt würden Probleme zu Kontrasten, Alternativtexten und VoiceOver. Es habe sich um ein Zwangsupdate gehandelt, Nutzende hätten sich nicht für die Beibehaltung der barrierefreien Vorgängerversion entscheiden können. Damit habe die BVG nach ihrer Einschätzung gegen Vorgaben des NVP, PBefG, LBG und MobG BE verstoßen, die nach

dem Verkehrsvertrag erforderliche Abstimmung und Einbeziehung der Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen missachtet und diese unzureichend informiert.

Mit Stand Mai 2025 entspreche die App den Vorgaben der BITV 2.0. Bei ihr seien keine weiteren Beschwerden eingegangen. Dennoch bekräftige sie die Forderung, dass die Verkehrsunternehmen und SenMVKU bei der Weiterentwicklung aller Angebote die AG „Menschen mit Behinderungen“ und die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen gemäß §§ 17, 19 LGBG frühzeitig einbeziehen müssten. Über die neue MAX-App hätten bisher weder sie noch die AG etwas gehört. Sie habe einen Termin für ein Treffen mit Herrn Falk. Das im NVP festgelegte Jahresgespräch sei ein paar Mal aus unterschiedlichen Gründen verschoben worden, was sowohl an der BVG als auch an ihr gelegen habe.

Die Einbeziehung gelinge auch bei anderen Punkten unterschiedlich gut. Eine Einbeziehung führe leider nicht immer zu einer rechtskonformen Umsetzung. Ein Beispiel dafür sei der VBB-BAV. Die Beteiligung sei frühzeitig erfolgt und auf ihre Veranlassung durch die zuständige Verwaltung ein Expertenbegleitgremium eingerichtet worden, das Empfehlungen zur Ausgestaltung des Angebots abgegeben habe, die Ausgestaltung sei aber aus ihrer Sicht derzeit nicht rechtskonform. Das Angebot sei so konzipiert, dass es nicht dem gesetzlichen Auftrag entspreche, denn eine individuelle alternative Beförderung mit Inklusionstaxis werde nur als Aufzugersatz und nur Menschen mit körperlichen Mobilitätseinschränkungen gewährt. Sie verweise auf § 26 Abs. 7 i. V. m. § 2 Abs. 5 MobG BE und § 8 Abs. 3 PBefG. Umfasst seien demnach auch sensorisch sowie intellektuell beeinträchtigte Menschen, Fragen des Schienenersatzverkehrs oder der Nutzungseinschränkungen, z. B. beim Straßenbahnverkehr wegen vereister Oberleitungen. Der VBB-BAV müsse auch für sensorisch eingeschränkte Menschen geöffnet und dürfe nicht nur auf kaputte Aufzüge beschränkt werden. Neben dem Telefon sei eine alternative Erreichbarkeit wichtig, denn eine Reihe von Menschen könne nicht telefonieren, z. B. taube und schwerhörige Menschen, Menschen mit Sprachbehinderungen, intellektuellen Einschränkungen oder aus dem Bereich ASS. Die Rahmenbedingungen im Newsletter seien anzupassen und die Mitarbeitenden im Callcenter zu schulen. Mittelfristig sei die gesetzeskonforme Ausgestaltung im NVP zu operationalisieren.

Im Zuge der Abschaffung von Muva thematisierten Menschen mit Behinderungen die Flexibilität bei schlecht erreichbaren Haltestellen, vollen Bussen oder Sicherheitsbedenken im öffentlichen Raum. Wie die bestehenden Angebote – Sonderfahrtdienst, Inklusionstaxis, Mobilitätshilfedienste – miteinander verbunden und weiterentwickelt werden könnten, müsste – wie in den Richtlinien der Regierungspolitik angekündigt, aber nicht umgesetzt – in einem Mobilitätssicherungskonzept gelöst werden. Seit 2016 stehe ein Konzept zur besseren Verzahnung bestehender Angebote und zum Schließen von Lücken aus. Der amtierende Senat scheine dies in der verbleibenden Zeit nicht mehr vorzulegen.

Johannes Kraft (CDU) erklärt, der VBB-BAV sortiere das vorhandene Angebot und bediene die Bedürfnisse der Menschen mit Einschränkungen besser. Sicherlich gebe es noch den einen oder anderen Punkt, das System sei aber kostengünstiger und effizienter. Mobil zu sein, sei ein Menschenrecht für alle Menschen. Das Thema BVG-Fahrinfo-App sei inzwischen erledigt; man habe den Appell wahrgenommen. Es gebe die Erwartungshaltung, dass sämtliche Updates weiterhin barrierefrei seien. Nach seiner Vermutung könnten insbesondere taube oder sprachbehinderte Menschen die BVG-Notrufsäulen nicht nutzen. Was halte die Landesbeauftragte von einem Transkriptionssystem mit QR-Code und Text auf mobilen Endgeräten?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) hält entgegen, dass eine Einbeziehung bei der neuen MAX-App noch nicht erfolgt sei. Hätte die BVG frühzeitiger auf die Landesbeauftragte zukommen sollen? Für mobilitätseingeschränkte Menschen müsse man mehr tun, insbesondere Menschen mit kognitiven Einschränkungen seien oft nicht im Blick. Umsteigemöglichkeiten würden in Bussen visuell, aber nicht akustisch vermittelt. Umgekehrt gebe es in U-Bahnhöfen Durchsagen, die aber nicht auf Monitoren dargestellt würden. Plädiere die Landesbeauftragte für Fortschritte in dieser Hinsicht? Welche Vorschläge habe sie außer einer telefonischen Vermittlung beim VBB-BAV?

Catrin Wahlen (GRÜNE) konstatiert, dass die Hürden vielfältig seien. Sei die Landesbeauftragte mit dem Umgang mit dem Bericht und dem Feedback zufrieden? § 26 VV-BVG regle die digitale Kommunikation; danach seien Hürden „durch entsprechende Informationsangebote zu befriedigen“. Wer habe den Senat beraten, dass ein Mobilitätsangebot, das einen telefonischen Anruf brauche, für irgendjemanden annehmbar sei? Könne der digitale Bestellvorgang von Muva übernommen werden? Sei es sinnvoller, das Angebot von Muva zu verlängern? Welche weiteren Forderungen habe die Landesbeauftragte? Komme das Mobilitätssicherungskonzept?

Oda Hassepaß (GRÜNE) vertritt die Ansicht, dass bei der Teilhabe der Menschen mit Behinderungen etwas schiefgelaufen sei. Fühle sich die Landesbeauftragte vom Senat gut bei der BVG vertreten? Wann solle die MAX-App online gehen? Wann sei die Einbeziehung der Landesbeauftragten vorgesehen? Der Ausschuss habe die Lücken und Missstände des Muva-Nachfolgeangebots bereits besprochen.

Katina Schubert (LINKE) betont, dass eine Lücke bei der Mobilität für kognitiv beeinträchtigte Menschen entstanden sei, die Muva gerne benutzt hätten. Dafür gebe es noch keine Regelung beim VBB-BAV. Wie könne für Abhilfe gesorgt werden? Der Ansatz VBB-BAV mit VBB-Begleitsdienst sei „nicht verkehrt“, müsse aber optimiert werden. Ein Erfolg des neuen Systems sei, dass mehr Inklusionstaxis im Stadtgebiet verfügbar seien, aber es gebe „diese Lücke“. Wie könne diese geschlossen werden? Muva sei sehr teuer gewesen und nicht nur von Menschen mit Beeinträchtigungen genutzt worden. Welche Einbindungen, Erfahrungsaustausche und Kooperationen gebe es? Wie seien die Erfahrungen von Menschen mit Beeinträchtigungen mit den vereisten Gehwegen gewesen?

Kristian Ronneburg (LINKE) erkundigt sich nach der Einbindung der Landesbeauftragten und der AG in die Entwicklung der App und die Fortschreibung des StEP Mobilität und Verkehr und NVP. Kooperation und Kommunikation müssten besser laufen. Wie sehe die Landesbeauftragte möglicherweise alternative Nutzungskonzepte zum VBB-BAV? Dieses Produkt müsse man „nachscharfen“ und für breitere Bevölkerungsschichten bzw. Betroffene akzeptabel machen. Wie sei die Zahl der Nutzenden in Relation zum Vorprodukt?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erklärt, die soziale Teilhabe von Menschen mit körperlichen und kognitiven Einschränkungen müsse ermöglicht werden. Es gebe dazu Angebote im Land Berlin. Sie verweise auf § 12 LGBG, dem zufolge die für Soziales zuständige Senatsverwaltung in Bezug auf den besonderen Fahrdienst als barrierefreie Mobilitätsalternative das Nähere über die Berechtigungskriterien, die Eigenbeteiligung der Nutzenden, die Beförderungsmittel und das Beförderungsgebiet durch Rechtsverordnung regle. Es sei schwierig,

eine App für alle Betroffenen zu entwickeln. Man müsse verschiedene barrierefreie Angebote zusammenführen. SenMVKU sei mit dem VBB im engen Austausch, damit ein gutes Appangebot unterbreitet werde, nicht nur telefonischer Kontakt.

Christine Braunert-Rümenapf (Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen) unterstreicht, Sicherheit im ÖPNV sei wichtig. Eigentlich müsse alles nach dem Zwei-Sinne-Prinzip funktionieren. Zu einem QR-Code wären die Betroffenen zu befragen. Geburtstauhe Menschen, die Gebärdensprache nutzten, beherrschten oft keine Schriftsprache; hier wäre ein Gebärdensprachvideo erforderlich. Noch könnten Gebärdensprachavatare nicht spontan reagieren; vielleicht werde KI weiterhelfen. Für Menschen, die das Gehör später verloren hätten und Schriftsprache beherrschten, könnte dies eine gute Möglichkeit sein und sollte in der AG oder einem Runden Tisch zum Mobilitätssicherungskonzept erörtert werden. Das Zwei-Sinne-Prinzip müsste auch für Durchsagen und schriftliche Anzeigen gelten. Im Busverkehr gehe die akustische Fahrgastinformation langsam an den Start. Es werde eine sprechende Haltestelle und eine Applösung geben. Die berlinweite Umsetzung werde noch lange dauern.

Für Muva habe es eine gute Applösung gegeben. Zu begrüßen wäre, die easy-App für kognitiv eingeschränkte Menschen zu aktivieren. Die jetzige Version der BVG-Fahrinfo-App sei barrierefrei. Sie plädiere für eine rechtzeitige Einbeziehung und Tests durch Betroffene möglichst von Anfang an, denn Nachbesserungen seien deutlich teurer. Beim StEP Mobilität und Verkehr seien sie und die AG nicht einbezogen worden. Beim NVP habe es vor über zwei Jahren zwei Workshops gegeben. Seither sei dieser offenbar in Arbeit. – Barrierefreiheit sei in den entsprechenden Studiengängen nur ein Wahlpflichtfach. Ob sich Studierende damit befassten, bleibe ihnen überlassen. – Partizipation funktioniere insgesamt noch nicht zufriedenstellend, obwohl die rechtlichen Grundlagen vorhanden seien.

An der Sharingstrategie 2035 gebe es eine Reihe von Kritikpunkten von Menschen mit Behinderungen, der Landesbeauftragten und den bezirklichen Kollegen. 2035 sei zu langfristig. Der Kontakt mit E-Scootern sei sehr gefährlich; die Unfallzahlen stiegen, von der Vision Zero sei man noch weit entfernt. Wenn sich Menschen mit Behinderungen unsicher fühlten, blieben sie zu Hause oder mieden bestimmte Bereiche, sodass Teilhabe nicht mehr stattfinde. Abstellflächen für Fahrzeuge dürften nicht auf Gehwegen ausgewiesen werden, weil dies insbesondere für blinde oder hörbehinderte Menschen gefährlich sei. ABSV und FUSS e. V. hätten vor zwei Jahren festgestellt, dass zwei Drittel aller Fahrzeuge in Berlin nicht korrekt abgestellt würden. Das Netz der Mobilitätsstandorte sollte mehrere kleine Standorte mit weniger Fahrzeugen haben, um wildes Abstellen zu vermeiden. Lt. Jelbi-Strategie sollten Abstände nicht mehr als 100 m betragen. Wichtig sei die Kopplung der Anzahl zugelassener Fahrzeuge an die Anzahl der Mobilitätsstandorte, damit nur so viele Fahrzeuge zugelassen würden, wie feste Abstellorte vorhanden seien.

§ 12 LGBG richte sich nicht an kognitiv eingeschränkte Menschen. Sie hätten das Recht, den Sonderfahrdienst zu nutzen, wenn sie das sog. Merkmal T vom LAGeSo zuerkannt bekämen und mindestens außergewöhnlich gehbehindert seien. Es gebe circa 2 000 Nutzende des Sonderfahrdienstes. Dieser sei für eine flächendeckende Lösung für Menschen, die der ÖPNV noch nicht ausreichend beachten könne, nicht geeignet. Ein Mobilitätssicherungskonzept könnte gucken, wie sich die verschiedenen Angebote zueinander verhielten, wo man etwas verschieben oder verbinden könnte und wo man mehr brauchte, um Lücken zu schließen. Der VBB-BAV sei hinsichtlich der Nutzendengruppe eingeschränkt und dürfe nicht auf defekte

Aufzüge beschränkt werden; das MobG BE gehe deutlich weiter, der NVP erwähne „insbesondere“ kaputte Aufzüge. Inklusionstaxis könnten nicht alle Rollstühle aufnehmen; nicht alle Menschen könnten umgesetzt werden. Die Muva-Fahrzeuge seien sehr gut und barrierefrei gestaltet gewesen, Inklusionstaxis nicht die Lösung für alle.

Katina Schubert (LINKE) äußert, dass der von Senatorin Bonde zitierte Sonderfahrtdienst in der Zuständigkeit der Sozialverwaltung nicht für kognitiv eingeschränkte Menschen, die zum Teil nicht gehbehindert seien, sondern für Menschen mit großen Rollstühlen und schwer umsetzbare Menschen gedacht sei, während eine Lösung für die Mobilität kognitiv eingeschränkter Menschen in der Zuständigkeit der SenMVKU liege.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) fragt, wie die Information kognitiv beeinträchtigter Menschen beim Ausfall von S- und Straßenbahnen und Glätte verbessert werden könne.

Catrin Wahlen (GRÜNE) bittet den Senat um Auskunft, wie die Anregungen zur Mikromobilität, z. B. Abstellen von E-Scootern und Einrichten von Stationen, aufgegriffen würden.

Christine Braunert-Rümenapf (Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen) antwortet, wer auf die Straßenbahn angewiesen sei, müsse zu Hause bleiben, wenn diese temporär nicht fahren könne. Sie habe keine Hinweise darauf, dass die Kommunikation nicht funktioniert habe. Nach ihrem Verständnis wäre es eine klare Aufgabe für den VBB-BAV, angemessene Vorkehrungen für Nutzungseinschränkungen zu treffen.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) schildert, man stehe mit dem ABSV im ständigen Kontakt und habe ihm „unsere Lösungen, unser Konzept“ bereits vorgestellt. Sie sei ziemlich sicher, dass man zu einem gemeinsamen Verständnis komme und mit der neuen Sharingstrategie „wirklich Gutes unternahme“. – Die Ausführungen der Landesbeauftragten und der Frau Abg. Schubert zu § 12 LGBG ergäben sich für sie nicht aus dem reinen Gesetzestext. Gleichwohl müsse die Teilhabe am sozialen Leben gewährleistet werden, egal welche Behinderung vorliege. In ihrer Zuständigkeit liege der Ersatz für Teilhabe am ÖPNV. Sie gehe davon aus, dass über das VBB-Callcenter das benötigte Fahrzeug, das ggf. auch einen elektronischen Rollstuhl befördern könne, zur Verfügung gestellt werde. – Die Überarbeitung des NVP finde gerade statt. Nach deren Abschluss erfolge das gewöhnliche Beteiligungsformat.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechung der Vorlage – zur Kenntnisnahme – ab.

Punkt 5 (neu) der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0160](#)
Potentiale von Sharing-Angeboten für einen Beitrag zur Berliner Verkehrswende Mobil
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0445](#)
Sharing-Konzept – Zukunft der geteilten Mobilität in Berlin Mobil
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD)
- c) Mitteilung – zur Kenntnisnahme – [0399](#)
Drucksache 19/2529 Mobil
Regulierung von Mietfahrzeugen nach Straßengesetz Drucksache 19/1350 (B.49) – Auflagen zum Haushalt 2024/2025
(auf Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Die Linke)

Kristian Ronneburg (LINKE) erkundigt sich nach dem aktuellen Stand des Sharingkonzepts 2035. Sharingangebote müssten dort einfließen und angesichts von Konfliktslagen im öffentlichen Raum reguliert werden, um sie zu erhalten, sinnvoll mit dem Nahverkehr zu verknüpfen und ihren Nutzen zu fördern.

Tino Schopf (SPD) schließt sich der Frage nach dem aktuellen Stand an.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) trägt vor, in Berlin würden bereits heute viele Fahrzeugarten im Sharingbetrieb angeboten. Berlin stehe neuen Fahrzeugarten und Innovationen positiv gegenüber, da sie zusätzliche Mobilitätsoptionen den Mobilitätsbedürfnissen entsprechend und zum eigenen Pkw eröffneten, die Potenziale des Gesamtsystems Sharing erheblich steigern könnten, den Umweltverbund stärkten und flexibilisierten sowie zur Intermodalität beitragen. Ein Bus, eine U-Bahn oder eine Straßenbahn sei für sie „nichts anderes als ein gehärtetes Mobil“. Insofern sei das nur eine Fortentwicklung vom Großen ins Kleinere. Die Potenziale von Sharingangeboten lägen vor allem in der verkehrsentlastenden Wirkung. Sie könnten einen Beitrag zu den Zielen einer stadt-, umwelt-, sozialverträglichen und klimafreundlichen Gestaltung des Verkehrssystems leisten. Free-Floating-Angebote konzentrierten sich allerdings heute vor allem auf die hochverdichteten Zentrumsbereiche, während in den Außenbezirken häufig keine zuverlässigen Sharingoptionen vorhanden seien. Das unachtsame und regelwidrige Abstellen von Sharingfahrrädern und E-Scootern führe zu starken Beeinträchtigungen und Gefährdungen auf den Fuß- und Radwegen.

In den letzten Jahren seien im Rahmen von zwei Projekten mit BVG/Jelbi die Umsetzung von Mobilitätsstandorten erprobt und wichtige Erfahrungen für Planung, Betrieb und ÖPNV-Integration gesammelt worden. Mobilitätsstandorte seien ein wirkungsvoller Ansatz, um Sharingangebote zu bündeln, zu vernetzen und verlässlich verfügbar zu machen. Parkverbotszo-

nen für zweirädrige Sharingfahrzeuge könnten die Anzahl falsch abgestellter Fahrzeuge minimieren. Mit der durch eine verpflichtende Datenbereitstellung der Sharinganbieter ermöglichten digitalen Überwachung der Fahrzeuge könnten Konfliktschwerpunkte identifiziert und der Ausbau gezielt gesteuert werden. Die Verkehrsverwaltung entwickle derzeit eine Herangehensweise, wie die bereits erprobten Ansätze im Rahmen einer Sharingstrategie skaliert werden könnten, um ein stadtweites und bedarfsgerechtes Netz an Mobilitätsstandorten zu schaffen, Sharingangebote in die Außenbezirke zu bringen und mit dem ÖPNV zu vernetzen. Im Herbst 2025 sei dazu ein Dialogverfahren mit großer Beteiligung durchgeführt worden. Die Hinweise würden aktuell ausgewertet und in die Strategie überführt.

Antje Kapek (GRÜNE) vertritt die Ansicht, dass Sharing eine gute Sache sei, eine Alternative zum Individualverkehr sein könne und eine Lücke im Angebot des Nahverkehrs übernehme. Je mehr Sharingangebote es gebe, desto weniger Individualverkehr brauche man, wovon alle profitierten. In den Haushaltsberatungen hätten die Koalitionsfraktionen 4 Mio. Euro gekürzt. Wie solle die Sharingstrategie ohne Geld umgesetzt werden? Abstellflächen für zweirädrige Sharingfahrzeuge seien wichtig, insbesondere für Menschen mit Beeinträchtigungen. Auch bei Jelbi sei massiv gekürzt worden. Wie viele neue Jelbi-Stationen und -Flächen sollten 2026 geschaffen werden? Nach Einstellung der öffentlichen Förderung für nextbike stelle sich die Frage, wie der Senat dafür sorgen wolle, dass auch außerhalb des S-Bahn-Rings und am Stadtrand Sharingangebote zur Verfügung stünden. Die ehem. Senatorin Schreiner habe Nachverhandlungen mit den E-Scooter-Anbietern zur Frage der Konzessionen und zu einer Abstellpflicht auf Abstellflächen angekündigt. Wie sei der aktuelle Stand?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) konstatiert, dass es in der Sharingstrategie nicht um Bahnen und Busse gehe. Treffe zu, dass es kein neues Dialogverfahren gebe, sondern um die Auswertung des damaligen Dialogverfahrens gehe? Das wilde Abstellen zweirädriger Fahrzeuge sei eine Gefahr. Ein Thema sei das Fahrverhalten, z. B. Fahren auf Gehwegen, Fahren zu zweit, was mit der Zahl der Fahrzeuge und den Möglichkeiten der Bedienung zusammenhänge. Darüber hinaus sehe er ständig jugendliche Personen, die eigentlich noch nicht selbst fahren dürften. Sei geplant, diese Bereiche in der Sharingstrategie aufzugreifen? Wann komme die Sharingstrategie, und wann und in welchen Bereichen solle diese umgesetzt werden, nachdem die Gelder für 2026/27 gestrichen worden seien? Woher sollten die Mittel kommen? Wie sollten die Randgebiete berücksichtigt werden, und wann sei dort mit Lösungen zu rechnen?

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, wann mit der Vorlage der Sharingstrategie zu rechnen sei. Habe es sich um ein zweigeteiltes Dialogverfahren mit Stakeholdern und Menschen mit Behinderungen sowie Sharinganbietern gehandelt? Wie schätze die Senatorin die Diskussionsgrundlage mit den Sharinganbietern ein? Nach seinem Eindruck gebe es noch kein abgestimmtes, breit getragenes Konzept. Wer solle den Ausbau finanzieren? Welcher Ausbau sei vorgesehen? Welche Rolle habe die BVG? Sei sie dazu hinsichtlich der Flächen in der Lage? Nach seinem Eindruck komme das Jelbi-Modell an Grenzen; Teile fehlten, weil der Rest zu sehr belegt sei. Wo sehe die Senatorin Verbesserungspotenzial beim Hubkonzept? Seien eine ÖPNV-Integration, eine Kombination von Sharingangeboten mit Nahverkehrstickets und ein dynamisches Konzessionierungsmodell, mit dem Anbieter nach Qualitätskriterien für eine bestimmte Zeit ausgeschlossen werden könnten, angedacht?

Tino Schopf (SPD) bittet um Auskunft, um wie viele Abstellflächen es in Berlin gehe. Was werde wann, wie und wo passieren? Aktuell gebe es 46 850 E-Scooter in der Stadt, davon

19 000 innerhalb des S-Bahn-Rings, was schon zu viel sei. Diese hätten 1,54 Fahrten pro Tag mit einer Strecke von 1,5 km. Welche Flottengrößen sollten lt. Sharingstrategie umgesetzt werden? Bleibe es bei vier Elektrokleinstfahrzeuganbietern, oder wolle man sich u. U. von einem verabschieden? Wer solle das Ganze finanzieren? Komme SenMVKU den Anbietern bei den Gebühren innerhalb des S-Bahn-Rings entgegen, damit diese mehr in die Außenbezirke gingen? Inwieweit würden die Kritikpunkte des ABSV berücksichtigt?

Oda Hassepaß (GRÜNE) erkundigt sich nach Details der Sharingstrategie. Leihräder sollten auch in den äußeren Bezirken verfügbar sein. Wie viel günstiger solle es dort für die Anbieter werden? Wie wolle SenMVKU ein flächendeckendes, verlässliches und sozial gerechtes Leihradsystem unabhängig von marktwirtschaftlichen Schwankungen gewährleisten? Welche Vorstellungen gebe es für sozial gerechte Preismodelle und ermäßigte Tarife für benachteiligte Gruppen und Menschen mit wenig Geld wie Azubis und Studierende?

Johannes Kraft (CDU) dankt der Senatorin „für die Vorstellung des Sharingkonzepts“. Die Elektrokleinstfahrzeuge seien „Segen und Fluch zugleich“. Sie könnten durchaus Teil des ÖPNV sein und dessen Attraktivität steigern. Eine Analyse habe gezeigt, dass in vielen Fällen eine Verbindung zu ÖPNV-Haltestellen existiere. Die „Fluchseite“ sei das Herumstehen oder -liegen von Scootern auf Straßen, Gehwegen und in Grünanlagen und Gewässern, was insbesondere für Menschen mit Sehbehinderungen eine Gefahr sei. Deshalb sei er sehr dafür, „tatsächlich ein Stück weit“ einzugreifen. Es sei bereits eine Obergrenze eingeführt worden. Man könne darüber diskutieren, ob sie adäquat sei. Fußpatrouillen der Anbieter sollten illegal oder gefährlich abgestellte Fahrräder und Scooter aufräumen, was Effekte gebracht habe. Gleichwohl gebe es nach wie vor viel zu tun. Die Anzahl sei in der Sharingstrategie „adressiert“. Es gehe auch um die Frage des Abstellens. Es habe aber auch sehr viel mit Technologie zu tun. Es müsse automatisierte Meldungen an den Betreiber geben, wenn Scooter umgeworfen würden oder umfielen, und eine Verpflichtung, diese dann aus dem Weg zu schaffen. Damit wäre eine ganze Menge Gefahrenpunkte erledigt. Dafür brauche es Technologie. Dies könne im Rahmen einer Selbstverpflichtung oder härterer Maßnahmen getan werden.

Er schließe sich der Forderung nach Positionsleuchten an und würde sich sehr freuen, wenn man einen Anlauf nehmen könnte, was die eKfV angehe, und wenn es ermöglicht würde, egal ob im Pilot- oder Regelbetrieb, das Betriebsgebiet durch Geokoordinaten beim Abstellen und die Geschwindigkeit im Betrieb einzuschränken, wo z. B. viele Fußgänger unterwegs seien. So etwas könne nicht Teil der Sharingstrategie sein, gehöre aber zu der Gesamtbetrachtung. Man werde, was gar nicht so einfach sei, weil es erhebliche Unterschiede gebe, zwischen Free-Floating- und stationsbasierten Modellen entscheiden müssen. Stationsbasierte Modelle dürften nicht dazu führen, dass Elektrokleinstfahrzeuge nicht mehr genutzt würden, weil die nächste Station zu weit entfernt sei.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erwidert, dass die Senatorin das Sharingkonzept noch nicht vorgestellt, sondern nur erklärt habe, dass man daran arbeite und es irgendwann in der Zukunft kommen werde. Insofern sollte Herr Abg. Kraft „bei der Wahrheit“ bleiben.

Antje Kapek (GRÜNE) schließt sich der Kritik an. Jedoch seien die Ausführungen des Herrn Abg. Kraft „deutlich durchdachter und detaillierter“ gewesen. Allerdings könnten spezifische Regelungen durchaus Teil einer Sharingstrategie sein. Man brauche mehr Abstellflächen für die Elektrokleinstfahrzeuge, wobei egal sei, ob es sich um Jelbi- oder bezirkliche Flächen

handele, und einen Mechanismus, der sicherstelle, dass man nur dort abstellen könne. Dazu könne man Geofencing nutzen. Automatisierte Meldungen beim Umkippen seien sinnvoll. Sie plädiere für eine Abstimmung mit den Bezirken, um mehr Abstellflächen zu bekommen. Im Nebenstraßennetz könne damit an Kreuzungen mehr Verkehrssicherheit erreicht werden.

Auf der Webseite der Senatsverwaltung werde mit Jelbi-Flächen in der Friedrichstraße geworben, die es nicht mehr gebe, außerdem noch mit flächendeckenden Mietmöglichkeiten von nextbike-Leihfahrrädern. Wolle SenMVKU zu diesen guten Ideen zurückkommen? StS Herz habe kürzlich ausgeführt, man denke darüber nach, die Ausweitung von Jelbi- oder Abstellflächen über Privatfinanzierungen zu gestalten. Was bedeute dies genau? Handele es sich um einen Beitrag der Betreiber, oder würden Abstellflächen demnächst von Dritten gesponsert? Wie sehe es mit dem Carsharing aus? Es gebe Forderungen zum Senken oder Erlassen von Parkgebühren. Würden dazu Gespräche geführt, oder sei dies nur Wunschenken?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erklärt, die gestellten Fragen würden dann über die Sharingstrategie beantwortet. Die im Rahmen des Prozesses gemachten Anmerkungen habe man jetzt ausgewertet und in die Strategie eingearbeitet. Der Hausleitung werde diese Unterlage in der nächsten Woche zugehen. Es gebe 40 Rückmeldungen von 57 angeschriebenen Organisationen. Die Auftaktveranstaltung habe am 24. September 2025 stattgefunden. Sechs Arbeitstertermine seien mit den Anbietern durchgeführt worden. Vier Diskussionstermine hätten mit weiteren Akteuren stattgefunden; 14 Organisationen hätten schriftlich Stellung genommen. Sie habe zwei Gespräche mit dem ABSV geführt, um die Belange der Blinden und Sehbehinderten berücksichtigen zu können, was nach ihrer Einschätzung gelungen sei.

Mit der Sharingstrategie wolle man vielfältige und zuverlässige Angebote auch in den Außenbezirken und eine Teilhabe ohne eigenen Pkw erreichen, die Vernetzung von ÖPNV und Sharing organisieren, die Nutzung des Umweltverbundes erhöhen, den Straßenraum effizienter gestalten und Abstellvorgänge ordnen. Es solle ein Netz aus ca. 3 000 baulichen Sharingstandorten in verschiedenen Gebieten mit Abständen von 100 bzw. 200 m entstehen. An ca. 500 der baulichen Sharingstandorte, Mobilitätsstationen genannt, würden auch Stellplätze für Carsharingfahrzeuge vorgesehen. Die restlichen 2 500, Mobilitätspunkte genannt, seien zunächst für Fahrräder und E-Scooter geplant. Der „Hub-only-Ansatz“ für zweirädrige Sharingfahrzeuge solle Ordnung schaffen und die Verfügbarkeit im Zielzustand gewährleisten. Das System solle sich selbst finanzieren. Zur Errichtung der Standorte sei man mit der BVG/Jelbi im Gespräch und denke noch über ggf. andere Finanzierungspotenziale nach. Die derzeitigen Konzessionen liefen bis zum nächsten Jahr, sodass man gewiss sei, dann mit der neuen Sharingstrategie „anschlusslos“ an den Start gehen zu können.

Kristian Ronneburg (LINKE) beantragt, den Tagesordnungspunkt zu vertagen.

Der **Ausschuss** beschließt entsprechend.

Punkt 6 (neu) der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.