

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

69. Sitzung
11. März 2026

Beginn: 14.01 Uhr
Schluss: 17.00 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

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

„Der Hintergrund ist schon länger bekannt, nämlich dass am Hauptbahnhof die Rolltreppen nicht funktionieren, aber neu ist, dass man heute lesen konnte, dass der RBm gesagt hat, hier muss unbedingt schnell geholfen werden. Vor diesem Hintergrund frage ich die Senatorin, was die SenMVKU tut, dass die Rolltreppen den Menschen am Hauptbahnhof endlich wieder zur Verfügung gestellt werden.“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) legt dar, sie stehe dazu seit dem 18. Februar mit der DB im Austausch. Von 1 000 Fahrtreppen der DB in Deutschland seien 70 problembehaftet, davon 35 im Berliner Hauptbahnhof und 10 im Bahnhof Südkreuz. Es sei eine Taskforce aus Herstellerfirma, DB InfraGO und DB Services eingerichtet worden, die die Fahrtreppen prüfe. Ersatzteile würden umgehend bestellt bzw. befänden sich in der Anlieferung. Einzelne Fahrtreppen müssten in Gänze ausgetauscht werden. Derzeit finde eine Sicherheitsüberprüfung statt. Am Hauptbahnhof werde Servicepersonal zum Tragen von Koffern eingesetzt.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) hält entgegen, dass vor Ort wenig passiere; es sei erst an einer Rolltreppe etwas gemacht worden. Inwieweit werde die Senatorin darauf dringen, dass die sog. Taskforce forciert arbeite und den derzeitigen Zustand schnell beende?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) teilt mit, dass Mitarbeitende der Herstellerfirma, DB InfraGO und DB Services vor Ort seien. Der RBm und sie würden darauf dringen, dass dies schnellstmöglich zu Ergebnissen führe.

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

„Wir bitten die Senatorin um ein Update zur Zulassung der neuen Urbanliner. Wie läuft der Zulassungsprozess aktuell? Sind Fortschritte erkennbar?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) berichtet, Berechnungen der BVG sollten der TAB heute vorgelegt werden; diese würden dann sofort angeschaut.

Kristian Ronneburg (LINKE) erkundigt sich, ob Urbanliner auch auf anderen Strecken eingesetzt werden sollten.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erklärt, dass sie den Bewertungen der TAB nicht vorgreifen werde.

Antje Kapek (GRÜNE) stellt für ihre Fraktion folgende Frage:

„Durch die Sperrung der Ringbahnbrücke und den Ausweichverkehr ist die Königin-Elisabeth-Straße die gefährlichste Straße Berlins. Frau Senatorin, was tun Sie, um die Gefahr dort zu entschärfen?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) führt aus, laut Bericht zur Verkehrssicherheitslage 2025 weise auch die genannte Straße ein erhöhtes Unfallgeschehen auf. Man werde sich die Unfallschwerpunkte anschauen. Nach schweren Unfällen mache die Unfallkommission Vorschläge für Maßnahmen zur Reduzierung des Unfallgeschehens, die dann auch umgesetzt würden.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 3 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) trägt vor, es werde voraussichtlich am 16. März zur Zwei-plus-zwei-Verkehrsführung an der Elsenbrücke kommen. Die Freigabe habe aufgrund der winterlichen Witterungsverhältnisse verschoben werden müssen. Der Asphalteinbau sei bereits abgeschlossen, Pflaster- und Leitungsarbeiten in den Vorlandbereichen seien erledigt. Ab heute erfolgten die ersten Markierungsarbeiten und der Umbau der Verkehrssicherung auf dem neuen Teilbauwerk. Vom 12. bis 16. März erfolge die phasenweise Verkehrsumstellung zur Zwei-plus-zwei-Verkehrsführung.

Antje Kapek (GRÜNE) spricht an, dass am Hauptbahnhof nicht nur Rolltreppen, sondern auch Fahrstühle ausgefallen seien, sodass mobilitätseingeschränkte Menschen nicht zu den Gleisen kämen. Gebe es einen Ersatzservice mit Mobilitätshelfern? – Seit Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts der A100 verkehrten Busse der Linien 194 und M43 nur beschränkt, mit erheblichen Verzögerungen, Ausfällen und Umleitungen. Inwieweit werde dafür Sorge getragen, dass diese Linien zwischen S-Bahnhof Treptower Park und Ostkreuz wieder fahrplanmäßig verkehrten? – Die Königin-Elisabeth-Straße sei die Straße mit dem höchsten Unfallgeschehen in Berlin. Viele Maßnahmen seien schon vorgeschlagen worden. Die Unfallkommission habe weder personelle Kapazitäten noch Mittel, um diese Maßnahmen umzusetzen. Zur Entschärfung der Situation wäre ein Sonderauftrag des Senats erforderlich, bspw. Beschränkung der Zufahrten für den Schwerlastverkehr.

Oda Hassepaß (GRÜNE) greift auf, das Verwaltungsgericht habe Tempo 50 an der Saarstraße gestoppt, weil diese ein Unfallschwerpunkt sei. Prüfe der Senat nun Tempo 30 an den ausgewiesenen gefährlichen Straßen?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) fragt, inwieweit am 16. März Polizeikräfte vor Ort sein würden, um die Einhaltung der neuen Verkehrsführung an der Elsenbrücke zu überwachen.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) berichtet, am Hauptbahnhof seien zweimal 20 Servicemitarbeitende im Einsatz. Sämtliche Aufzüge sollten lt. Aussage eigentlich funktionieren. – Die Verdopplung des Verkehrsflusses bei der Elsenbrücke lasse wenig Probleme erwarten. Sollte sich dies am 16. März anders darstellen, werde man Kontakt zur Polizei aufnehmen. Die Verdopplung des Verkehrsflusses schaffe zudem mehr Möglichkeiten für den Busverkehr. – Beim Abbruch der Ringbahnbrücke habe man großräumige Umfahrungen für den Wirtschaftsverkehr schon auf dem Berliner Ring vorgestellt. Gleichwohl müsse die Stadt weiterhin mit Wirtschaftsgütern versorgt werden. Um diese Versorgung zu gewährleisten, müsse Lkw-Verkehr auch in diesem Bereich unterwegs sein. – Hinsichtlich der Saarstraße befinde man sich im Widerspruchsverfahren. Bevor man dies durchlaufen habe, werde sie zu anderen Örtlichkeiten keine Entscheidungen treffen. Das Gericht habe ggf. das Unfallgeschehen und die Topografie anders gewürdigt, als diese zu würdigen wären. Bei der Anordnung von Tempo 50 habe SenMVKU andere Unfallzahlen gehabt; Tatsachenbelange seien nun zu prüfen.

Oda Hassepaß (GRÜNE) stellt die Nachfrage, ob an gefährlichen Straßen mit Unfallschwerpunkten die Anordnung von Tempo 30 geprüft werde.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, dass man sich das Unfallgeschehen und die Unfallursachen anschauen. Insofern könne sie sich noch nicht dazu äußern, ob dort Tempo 30 angeordnet werden müsste.

Kristian Ronneburg (LINKE) bittet um Auskunft, ob der Senat Beschwerde beim OVG gegen die Entscheidung des Verwaltungsgerichts zur Saarstraße eingelegt habe.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erläutert, das Gericht habe im einstweiligen Rechtsschutzverfahren eine summarische Prüfung durchgeführt. Bei Einlegung der Beschwerde hätte auch das OVG eine summarische Prüfung durchgeführt. Man wolle sich mit den Hinweisen des Gerichts im Widerspruchsverfahren auseinandersetzen und habe keine Beschwerde eingelegt.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) schlussfolgert, dass sich SenMVKU auf das Hauptsacheverfahren konzentriere und im einstweiligen Verfahren nicht weiter vorgehe. Gebe es bereits Termine für eine mündliche Verhandlung oder ein schriftliches Verfahren? Wann werde es zu einer Entscheidung des Gerichts kommen?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) unterstreicht, dass man sich im Widerspruchsverfahren der Verwaltung befinde, das ordnungsgemäß durchgeführt werde.

Der **Ausschuss** schließt den Tagesordnungspunkt ab.

Punkt 4 (neu) der Tagesordnung

- | | | |
|----|---|---|
| a) | Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Drucksache 19/1527
Die Schwächsten schützen – Verkehrssicherheit für alle mit Tempo 30 statt noch mehr Schwerverletzte und Tote mit Tempo 50 | <u>0269</u>
Mobil(f)
InnSichO |
| b) | Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Drucksache 19/1204
Verkehrssicherheit erhöhen – Menschen an Straßenbahnhaltestellen vor Autoverkehr schützen | <u>0220</u>
Mobil |
| c) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Verkehrssicherheit durch funktionierende Infrastruktur, moderne Technik und transparente Prioritäten
(auf Antrag der AfD-Fraktion) | <u>0453</u>
Mobil |

- (neu) d) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0460](#)
Verkehrssicherheit verbessern durch
funktionierende Infrastruktur, moderne Technik
und klare Prioritäten
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD) Mobil
- (neu) e) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0461](#)
Verkehrssicherheitsprogramm 2030 – Alles im Plan? Mobil
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)

Oda Hassepaß (GRÜNE) hebt hervor, Berlin habe ein Verkehrssicherheitsproblem; in Berlin lebe man gefährlich, trotz Vision Zero stürben noch immer Menschen im Straßenverkehr. Im letzten Jahr habe man 37 Verkehrstote und 17 000 Verletzte, davon 662 Kinder, verzeichnet. Der Anstieg bei den verletzten Kindern sei dreimal so hoch wie in der Gesamtbevölkerung. Dennoch werde Tempo 30 auf Schulwegen von der CDU nicht vorangetrieben, sondern massiv blockiert. Aus Sicht ihrer Fraktion sei dies Politik gegen die Menschen, die Sicherheit der Kinder und die Sorgen der Eltern. Wer Verkehrssicherheit wolle, müsse Maßnahmen umsetzen. Wer bewährte, wissenschaftlich erprobte Maßnahmen nicht einsetze, der riskiere aktiv Menschenleben. Man brauche mehr Tempo 30 vor Schulen, Kitas und Senioreneinrichtungen, denn eine geringere Geschwindigkeit rette Menschenleben, mehr Kontrollen und Blitzer, denn klare Konsequenzen gegen Raserei, Rotlichtverstöße und Falschparken zeigten Wirkung, mehr geschützte Wege für alle, sichere Radwege, barrierefreie Gehwege und sichere Kreuzungen sowie einen Stadtraum, der Fehler im Straßenverkehr verzeihe. Man müsse den Mut haben, Maßnahmen endlich auf die Straße zu bringen, um die Schwächsten aktiv zu schützen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) äußert, Verkehrssicherheit habe für alle Fraktionen höchste Priorität, jedoch seien die Ansätze verschieden. Mit Tempo 30 würde nicht alles besser. Man brauche funktionierende Infrastruktur für mehr Sicherheit. Auffällige Knotenpunkte und Gefahrenstellen müssten zügig umgebaut werden. Bei Schulneubauten müsse die Schulwegeplanung bei der Anbindung beachtet werden. Notwendig sei der Einsatz moderner Technik. Durch intelligente Verkehrssteuerung könne man das Aufeinanderprallen von Verkehrsteilnehmern entschärfen. Mit grünen Wellen könne sich der Verkehr gleichmäßiger und einfacher bewegen. Mit Sensorik arbeitende LSAs könnten auf die Bedürfnisse der Menschen eingehen. Angesichts knapper Mittel müsse man klare Prioritäten setzen.

Johannes Kraft (CDU) betont, Verkehrssicherheit bleibe das zentrale Thema für die Koalition. Im Haushalt sei ein Mittelaufwuchs für Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Gehwege und Radverkehr erfolgt. Bei der StVO-Novelle habe sich die Koalition „unterstützend gezeigt“. Das Thema Unfallkommission sei deutlich geschärft worden. Man müsse priorisieren und die besonders wichtigen und möglichst reibungslos umsetzbaren Dinge angehen, statt sich wie die Grünen im Antrag zu „verzetteln“. Angesichts der Größe der Stadt und der Unterschiede könne man nicht alles gleichzeitig umsetzen. Mit Digitalisierung habe man eine Menge erreicht. Temporäre Fußgängerüberwege seien massiv vorangetrieben worden. Schulwegsicherheit sei ein zentrales Thema. Nicht für jede Tempo-30-Anordnung sei SenMVKU zuständig; der überwiegende Teil der Straßen befinde sich im Nebennetz in Zuständigkeit der Bezirke. Er verweise auf Pankow, wo pragmatische Politik für Verkehrssicherheit gemacht werde. Die Baustellenkoordinierung laufe intensiv, denn Baustellen trügen häufig nicht zur Verkehrssi-

cherheit bei. Es werde eine dezidierte Überwachung der Baustelleneinrichtungen geben. Über geeignete Maßnahmen könne man diskutieren, die pauschale Forderung nach Tempo 30 und der Duktus im Antrag, dass alle Autofahrer Mörder seien, gingen fehl.

Niklas Schenker (LINKE) erkundigt sich nach der ersten Bilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2030. Welche Maßnahmen der Bezirke unterstütze SenMVKU nicht? Die Wirkung von Tempo 30 auf die Sicherheit im Straßenverkehr sei wissenschaftlich eindeutig belegt.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) trägt vor, mit dem aktuellen Verkehrssicherheitsprogramm 2030 bekenne sich das Land Berlin weiterhin zum Leitbild Vision Zero. 2025 sei die Zahl der Verkehrstoten von 55 auf 37 zurückgegangen. Gleichwohl sei jeder Unfalltod ein Schicksalsschlag für die Betroffenen und ihre Angehörigen. Im Unterschied zu den vorigen Verkehrssicherheitsprogrammen, bei denen die Öffentlichkeitsarbeit besonders im Fokus gestanden habe, definiere das neue Programm umfangreiche infrastrukturelle und technische Maßnahmen, mit denen der Verkehr für alle Teilnehmenden sicherer gestaltet werden solle.

Im vergangenen Jahr seien 8 271 Geschwindigkeitskontrollen – 729 mehr als im Vorjahr – durchgeführt worden. Mehr als 20 Mio. Kfz hätten die mobilen Geschwindigkeitskontrollen durchfahren. Ungefähr jeder fünfte habe die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten. Die Anzahl der stationären Geschwindigkeitsmessanlagen sei auf 48 aufgestockt worden. Nach ihrer Erinnerung seien im Etat der Innenverwaltung 2026/27 je 500 000 Euro für die Anschaffung von Messgeräten vorgesehen. Im letzten Jahr seien nach Verkehrsverstößen und direkter Ansprache über 164 000 Ahndungsverfahren eingeleitet und über 72 000 Verwarungsgelder mittels Kartenzahlung vor Ort beglichen worden. Das unmittelbare Einschreiten werde künftig verstärkt angestrebt, um mehr Einsicht zu erreichen.

Darüber hinaus gehe es um Maßnahmen zu Gefahrenquellen im schulischen Umfeld, die Neuorganisation abbiegender Fahrzeuge an Knotenpunkten und die priorisierte Umsetzung sicherheitsrelevanter Maßnahmen des Radverkehrsplans. SenMVKU bereite die Einführung von Sicherheitsaudits im Straßenverkehr vor. Eine systematische Auswertung des Unfallgeschehens finde bereits durch die Unfallkommission statt, deren Beschlüsse verbindlich und zeitnah umzusetzen seien. Zudem habe man einen Baustellenbeauftragten zur verbesserten Baustellenkoordination und Vermeidung von Gefahrenquellen beauftragt. Es finde ein intensiver Austausch mit der Polizei statt, um Verkehrsdaten und Überwachungstechnologien für die Polizei stärker nutzbar zu machen. In enger Zusammenarbeit mit SenInnSport, SenBJF und Polizei würden stetig neue Ansätze für Öffentlichkeitskampagnen entwickelt, deren Schwerpunktsetzung sich aus dem aktuellen Unfallgeschehen ableite.

Oda Hassepaß (GRÜNE) hält entgegen, dass man von der Vision Zero noch weit entfernt sei. 37 Verkehrstote und 17 000 Verletzte seien noch kein Erfolg, sondern traurig und schrecklich. Die geeigneten Maßnahmen seien bereits bekannt; weniger Geschwindigkeit bringe mehr Sicherheit. Wenn die Senatorin von „höchster Priorität“ spreche, sei dies ein Warnsignal, denn dann tue sich auf dem Gebiet in den nächsten Jahren gar nichts. Wichtig für die Sicherheit der Kinder seien Temporeduktion, sichere Querungen, Fuß- und Radwege, Schulstraßen, gute Einsehbarkeit an Querungen usw. Wann würden diese umgesetzt? Das schulische Mobilitätsmanagement werde ständig verschoben. An wie vielen Schulen sei seit der StVO-Novellierung Tempo 30 umgesetzt worden? Was sei seit Anfang 2024 geschehen? Inwieweit habe SenMVKU die Bezirke unterstützt, mehr Gefahrenstellen zu beseitigen?

Antje Kapek (GRÜNE) schildert, es gebe nach wie vor zu viele illegale Autorennen und Raser; es würden zu wenig Leute geblizt. Die Bußgeldstelle arbeite noch nicht auskömmlich, sodass dem Land Berlin Einnahmen verlorengingen und der Eindruck entstehe, dass man sich in Berlin nicht an die Regeln halten müsse. Wie viele der versprochenen 100 FGÜs seien umgesetzt worden, und wie lange habe dies gedauert? Wie stehe es um die Priorisierung der Fußverkehrsprojekte? Die Hauptrisikogruppe im Verkehr seien Zufußgehende, meist ältere Menschen oder kleine Kinder, die regelmäßig verletzt oder getötet würden. Hier habe die Zahl der Verletzten zugenommen. Der versprochene Fußverkehrsplan liege bis heute nicht vor. LSAs seien so geschaltet, dass eine Kitagruppe nicht in einer Grünphase über die Straße komme. Die Unfallkommission könne mangels Geld und Personal nicht einmal die Hälfte der jährlich vorgesehenen 30 gefährlichen Kreuzungen umbauen; die Maßnahmen bewegten sich im mikroskopischen Bereich.

SenMVKU müsse glaubhaft darlegen, dass überhaupt ein Interesse an der Umsetzung von Maßnahmen für mehr Sicherheit bestehe, denn die Umsetzung lasse zu wünschen übrig. Die Frage sei, wie man mit wenig Haushaltsmitteln den schnellsten Effekt erzielen könne. Tempo 30 vor vulnerablen Einrichtungen führe in allen Städten zu messbaren Effekten. Auch Herr Abg. Kraft werbe auf seiner Webseite oft für Tempo 30 in Pankow. Welche konkreten Maßnahmen wolle der Senat bis zum Ende der Wahlperiode auf den Weg bringen?

Tino Schopf (SPD) fragt, wie viele Hinweise und Maßnahmenvorschläge zu Unfallhäufungsstellen SenMVKU 2025 von der Unfallkommission erhalten habe, wie viele von der Unfallkommission empfohlene Maßnahmen derzeit noch nicht in Gänze umgesetzt seien, wie SenMVKU den Begriff „angemessene Flächen“ bei der Neuaufteilung des Straßenraums zwischen Fuß-, Rad- und motorisiertem Verkehr definiere, nach welchen Kriterien die „Leichtigkeit des Verkehrs“ mit Blick auf alle Verkehrsteilnehmenden bewertet werde, wie SenMVKU die neuen Möglichkeiten in der StVO zur Einrichtung von Bussonderfahrstreifen sowie neuen oder breiteren Rad- und Gehwegen bewerte – durch ausbleibende Beschleunigung ergebe sich aus den geringeren Ist-Geschwindigkeiten ein jährlicher Mehrbedarf von knapp 4,8 Mio. Euro bei der BVG – und was SenMVKU hier konkret vorhabe, wie SenMVKU die neuen Möglichkeiten der StVO zur Ausweitung von Tempo-30-Abschnitten und zum Schließen von Lücken in bestehenden Tempo-30-Bereichen bewerte und von dieser Regelung Gebrauch machen wolle, ggf. in welchen Straßen, anhand welcher konkreten Kriterien SenMVKU die hochfrequentierten Schulwege prüfe – was bisher gekommen sei, reiche nicht aus – und an wie vielen Standorten derzeit die Einführung von Tempo 30 an FGÜs, Spielplätzen oder Einrichtungen für Menschen mit Behinderung bzw. sozialen Einrichtungen geprüft werde.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) bemerkt, Frau Abg. Kapek Rede immer wieder davon, dass Tempo 30 der „Glücksbringer“ sei; nicht überhöhte Geschwindigkeit sei das Thema, sondern nicht angepasste Geschwindigkeit. Illegale Wettrennen könne man nicht mit Tempo-30-Schildern oder Blitzern verhindern. Man müsse stärker kontrollieren, dass Achtzehnjährige bei Autovermietungen, die zum größten Teil im Clannmilieu seien und Autos mit mehr als 600 PS anböten, nicht an solche Autos kämen. – Bei Verkehrskontrollen sei die direkte Ansprache von Vorteil, auch wenn man nicht die ganz große Menschenmenge erreiche. – Die Schaffung von Beauftragten halte er nicht für sinnvoll. Was sei im Hinblick auf Baustellenkoordination bei SenMVKU in den letzten Monaten außer der Beauftragung eines Beauftragten passiert? – Schulwegeplanung existiere in den meisten Schulen nicht, werde in fast allen Schulen nicht richtig kommuniziert und in sehr vielen Schulen nicht aktualisiert. Welche Fortschritte gebe

es bei der Schulwegeplanung? Wie viele Schulen hätten diese? Wie viele Planungen seien aktualisiert worden? Wie gehe es mit der Kommunikation voran?

Kristian Ronneburg (LINKE) erklärt, dass seine Fraktion die Anträge der Grünen unterstütze und aus Gründen des Unfallgeschehens, der Lärm- und Luftbelastung dafür plädiere, in einer verdichteten Stadt wie Berlin Tempo 30 grundhaft einzuführen und höhere Geschwindigkeiten nur als Ausnahme zuzulassen, zumal die Durchschnittsgeschwindigkeit des MIV hier ohnehin gering sei. Das Gegeneinander nehme im Straßenverkehr zu, sodass man die Standards ändern sollte. Es sei kontraproduktiv, in verschiedenen Straßenabschnitten von Tempo 30 wieder auf Tempo 50 zu kommen, zumal die EU bald strengere Luftreinhaltungs-werte veranlassen werde. Wie sei die Verkehrsunfalllage mit E-Scootern einzuschätzen? Was plane SenMVKU, um Regeln besser durchzusetzen und die Verkehrsunfallzahlen zu reduzieren? Wie gehe SenMVKU mit den unfallträchtigsten Orten um? Was werde hinsichtlich mobilen und festen Messgeräten in nächster Zeit veranlasst – wo, wann, wie viele? Wie solle das Tempo-30-Nachtkonzept zielgerichtet und möglichst schnell umgesetzt werden?

Niklas Schenker (LINKE) fragt, ob der Rückgang der Zahl der Verkehrstoten nach Einschätzung der Senatorin auf Maßnahmen der SenMVKU zurückgeführt werden könne, ggf. auf welche. Welche Maßnahmen seien aufgrund des Unfallgeschehens umgesetzt worden? Bei besonders gefährlichen Straßen seien nicht die notwendigen Maßnahmen getroffen worden.

Frank Luhmann (CDU) fordert, auch Radfahrer zu kontrollieren, weil sie eine Gefahr für Fußgänger seien, insbesondere Lastenräder seien ein hohes Risiko für Fußgänger, es gehe auch um Rotlichtverstöße. Mit „Mausefallen“ und direkter Ansprache könne man die Sicherheit erhöhen und Bürokratie sparen. Viele, die mit überhöhter Geschwindigkeit durch die Stadt führen, hätten keinen Führerschein mehr.

Oda Hassepaß (GRÜNE) führt an, dass die Senatorin lt. eigener Aussage ein Fan von Bodenwellen und Berliner Kissen sei. Gebe es dazu einen Plan oder Leitfaden?

Johannes Kraft (CDU) verweist darauf, dass in den Haushalt mehr Geld für die Sanierung von Geh- und Radwegen eingestellt worden sei, was ein Beitrag zum Thema Verkehrssicherheit sei. Der Senat habe sich im Bundesrat dafür starkgemacht, dass auch an Nebeneingängen von Schulen Tempo 30 angeordnet werden könne und die Anordnung von Tempo 30 in weiteren Abschnitten deutlich vereinfacht werde, was jetzt sukzessive umgesetzt werde. SenMVKU habe zu FGÜs eine Sammelausschreibung gemacht, damit die Umsetzung beschleunigt werde. Verkehrsbehördlich angeordnete FGÜs könnten auch temporär umgesetzt werden. Die Koalition habe Dialogdisplays befördert. Schulwegsicherheit sei ein großes Anliegen. Das Thema Schulwegpläne habe man vorangebracht; die „heterogene Landschaft“ werde hoffentlich in Kürze der Vergangenheit angehören.

Verkehrsberuhigung in Wohngebieten in Kombination mit leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen sei ein massiver Beitrag zur Verkehrssicherheit, indem man die Verkehrsmittel trenne. In Pankow funktionierten Fahrradstraßen und Schutzbereiche ohne Poller; Fußgänger und Radfahrer seien in diesen Bereichen wesentlich sicherer. Barrierefreiheit und Bordsteinabsenkungen seien im Haushalt vorgesehen. Bei Elektrokleinstfahrzeugen habe man durch feste Abstellstationen und Vereinbarungen mit den Anbietern zu gefährlich abgestellten Scootern große Erfolge erzielt.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erwartet dezidierte Antworten von SenMVKU. Beim Thema Baustellenkoordination habe er bisher keine Vorteile gesehen. Das unkoordinierte Auftreten von Baustellen sei weit verbreitet. Die Verflüssigung des Verkehrs durch intelligente Systeme wäre erforderlich. Countdownampeln seien nicht hilfreich. Statt kleiner Monitore für eine grüne Welle für Radfahrer in der Schönhauser Allee müsse der Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen insgesamt wieder zum Fahren kommen. Für die Unfallkommission hätten mehr Mittel im Haushalt bereitgestellt werden müssen, was die Oppositionsfraktionen gefordert hätten. Werde der Einsatz von 3D-Schwellen anstelle der Berliner Kissen zurzeit geprüft?

Oda Hassepaß (GRÜNE) macht geltend, dass die Verkehrsberuhigung Ossietzkystraße/Majakowskiring erst nach Aufstellung von Pollern eingetreten sei, woran Herr Abg. Kraft mitgewirkt habe. 2018 habe Herr Abg. Kraft auch für einen Poller in der Wilhelm-Wolff-Straße plädiert. Wann und wo werde es temporäre FGÜs geben? Sollten auch temporäre LSAs aufgestellt werden? Wie sei der Stand?

Johannes Kraft (CDU) schildert, die Ossietzkystraße sei als Fahrradstraße eingerichtet worden, weil sie eine Fahrradhaupttroute sei. Wenn ein mildes Mittel nicht ausreiche, greife man zum nächsten Mittel. Mit drei Pollern habe man dort die Verkehrssicherheit massiv erhöht, nachdem geprüft worden sei, ob Schleichverkehr durch Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Hauptstraßen in Pankow vermieden werden könne, was negativ beschieden worden sei. Dies bedeute aber nicht, dass man ganze Kieze „abpollere“ und ein Verkehrsmittel erheblich benachteilige. In der Wilhelm-Wolff-Straße habe die Verkehrssicherheit nicht mit milderer Mitteln erhöht werden können. – Temporäre FGÜs wolle die Koalition überall dort ermöglichen, wo die verkehrsbehördlichen Anordnungen für FGÜs schon vorlägen, damit diese schneller eingerichtet werden könnten.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) verweist hinsichtlich der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Verkehrssicherheitsprogramm auf die Antwort zur Schriftlichen Anfrage Drucksache 19/24573. SenMVKU setze die Maßnahmen kontinuierlich mit den Bezirken um. – Vor Schulausgängen sei Tempo 30 angeordnet, soweit diese Straßen in ihrer Verantwortung lägen. Soweit die Bezirke zuständig seien, gelte dies auch für die Anordnung von Tempo 30. – Aktuell seien vier neue Bussonderfahrstreifen in Planung bzw. könnten kurzfristig umgesetzt werden: Kurt-Schumacher-Damm von Heckerdamm bis Jakob-Kaiser-Platz Richtung Süden – angeordnet –, Schillstraße von Wichmannstraße bis Kurfürstenstraße Richtung Süden – angeordnet, Umsetzung nach Beendigung der Hochbaumaßnahme –, Reichpietschufer von Tiergartentunnel bis Potsdamer Straße Richtung Westen – angeordnet –, Clayallee von Scharfestraße bis Potsdamer Straße Richtung Süden – in Anhörung –.

„Hochfrequentierte Schulwege“ sei ein unbestimmter Rechtsbegriff, den die SenMVKU mit ihren Prüfungen definiert habe. Zum Baustellenkoordinator und den geplanten Maßnahmen werde es eine Mitteilung – zur Kenntnisnahme – geben. Zum schulischen Mobilitätsmanagement habe man mit SenBJF entsprechende Vereinbarungen getroffen, die jetzt umgesetzt werden müssten. Zu Tempo 30 nachts erstelle man gerade Verkehrszeichenpläne, die dann entsprechend umgesetzt werden müssten. – Die 55 Verkehrstoten 2024 seien der CDU-Verkehrspolitik angelastet worden. Die erhebliche Reduzierung 2025 auf 37 Verkehrstote zeige, dass die CDU-Verkehrspolitik nicht zu mehr Verkehrstoten führe. Gleichwohl sei jedes Einzelschicksal verheerend für die Betroffenen und Angehörigen. Die alternde Gesellschaft zeige sich auch bei den tödlich Verunglückten, wo insbesondere die ältere vulnerablere Gruppe be-

troffen sei. Daher legten SenMVKU, SenInnSport und Polizei ein besonderes Augenmerk auf diese Gruppe; die Polizei ergreife Schulungsmaßnahmen.

Folgende Unfallschwerpunkte befänden sich derzeit in der Umsetzung: Frankfurter Tor, Königin-Elisabeth-Straße mit angepasster Spurführung und getrennter Ampelschaltung. – Zu Berliner Kissen gebe es das Pilotprojekt in Mitte. Man sei gemeinsam mit dem Bezirk dabei, zu milderer Mitteln zu greifen, um zu einer Verkehrsberuhigung zu kommen. Nicht zutreffend sei, dass sie die Kiezblocks gestoppt habe. Sie habe den Pollerausbau gestoppt. Man wolle Poller nur, wenn ein milderer Mittel nicht zur Verfügung stehe. 3D-Schwellen lägen in der Verantwortung der Baulastträger. Sie könne dazu aktuell nichts sagen.

Christian Haegle (SenMVKU) ergänzt, Lückenschlüsse würden vollzogen, wenn dies sinnvoll sei. Ständige Wechsel der Geschwindigkeitsbegrenzungen seien nicht sinnvoll. Der Begriff „angemessene Flächen“ betreffe auch Fußgängerzonen, Abstellbereiche und ruhenden Radverkehr. „Angemessen“ bedeute, dass die Straßenverkehrsbehörde ihr Ermessen in einer Abwägung ausüben müsse. Verkehrssicherheit dürfe dabei nicht gefährdet werden. Die Leichtigkeit des Verkehrs müsse berücksichtigt werden, ggf. seien auch Einbußen hinzunehmen. Hier werde kein Ergebnis vorweggenommen. Im Übrigen könnten Bussonderfahrstreifen zu Staus führen, die dann auch die Busse betreffen, und übermäßiges Tempo 30 könne zu Verdrängungs- und Umfahungsverkehr ins Nebennetz führen. Es handele sich immer wieder um Abwägungsprozesse, damit Ziele ohne negative Auswirkungen erreicht werden könnten.

Die LSA am Frankfurter Tor werde derzeit umgebaut. Dies solle der ÖPNV-Beschleunigung, aber auch der Verkehrssicherheit dienen. Ob Maßnahmen an einer Unfallhäufungsstelle funktionierten, lasse sich erst nach mindestens drei Jahren sagen. Die Unfallkommission untersuche die Örtlichkeiten wieder nach drei Jahren. Die Königin-Elisabeth-Straße sei mit Umfahungsverkehr plötzlich stark belastet worden, sodass Unfallhäufungen statistisch normal seien. Man habe von vornherein Fußgänger und Radfahrer durch Ampelschaltungen vor dem abbiegenden Verkehr geschützt. Es seien zwei temporäre Fußgängerampeln errichtet worden, um die Überquerung der Straße angesichts des starken Verkehrs zu ermöglichen. Markierungen seien geändert und zusätzliche Fahrstreifen tafeln aufgestellt worden, damit die Sortierung vor dem Knotenpunkt Spandauer Damm besser funktioniere.

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt, ob temporäre FGÜs überall und nicht nur an Baustellen rechtlich umsetzbar seien. Die Aversion der Senatorin gegen Poller sei deutlich geworden. Traue sie den Planern und der Verwaltung nicht zu, das jeweils angemessene Mittel umzusetzen? – Die Senatorin habe ausgeführt, dass ältere Menschen vermehrt von Unfällen betroffen seien. SenMVKU habe jedoch auf eine Anfrage geantwortet, dass Tempo 30 vor Senioreneinrichtungen im Hinblick auf die Lebenserfahrung älterer Menschen nicht vorgesehen sei. Gehöre es nicht zur Fürsorgepflicht der Stadt, ältere Menschen mit Temporeduzierungen, längeren Ampelphasen, mehr Mittelinseln und besseren Sichtbeziehungen zu schützen?

Kristian Ronneburg (LINKE) erkundigt sich, wie man beim Tempo-30-Nachtkonzept schneller vorankommen könne, für dessen Umsetzung die Bezirke zuständig seien, und ob es nur um Verwaltungshandeln gehe oder zur Beschleunigung auch Rechtsänderungen sinnvoll wären. Die Prüfungsprozesse seien sehr lang gewesen. In der nächsten Prüfungsschleife seien sensible ÖPNV-Bereiche zu betrachten. Zudem solle es noch ein Tempo-30-Tagkonzept geben. Wie würden diese Dinge ineinandergreifen?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) nimmt zu den Anträgen der Grünen Stellung. „Menschen an Straßenbahnhaltestellen vor Autoverkehr schützen“ wollten alle, der Antrag sei aber zu pauschal. Man müsse Prioritäten an kritischen Stellen setzen und sehen, wie man die Liste dann abarbeite. – Überall Tempo 30 in der Nacht führte zu Problemen bei den BVG-Nachtbuslinien; man müsste zu anderen Taktzeiten kommen oder mehr Personal und Busse einsetzen. Es sollte geprüft werden, an welcher Stelle dies sinnvoll sei. Der Lärmaktionsplan sehe auch andere Maßnahmen vor, Einbau von Schallschutzfenstern oder Verlegung von offenporigem Asphalt, die stärker geprüft werden sollten. – Seine Fraktion werde die Anträge ablehnen.

Oda Hassepaß (GRÜNE) macht geltend, dass es nur um Haltestellen gehe, wo die Straßenbahnen noch mitten auf der Straße hielten, was immer wieder zu Gefahrensituationen führe. Es gebe bereits Ansagen in den Bahnen und Versuche mit Fahrbahnmarkierungen, die aber nicht ausreichten, um Gefahren zu verhindern.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) teilt mit, dass Berlin im bundesweiten Vergleich bezogen auf die Einwohnerzahl die niedrigste Zahl an Verkehrstoten aufweise. – Ein Bezirk habe Poller als preiswertestes Mittel und nicht als mildestes Mittel angesehen. Poller behinderten Rettungskräfte und Polizei. Sie stehe dafür, das mildeste Mittel zur Verkehrsberuhigung einzusetzen. Seniorinnen und Senioren verfügten über hohe Lebenserfahrung, gleichwohl seien sie angesichts der Bevölkerungsentwicklung von Unfallgeschehen stärker betroffen. Insofern seien Schulungen sinnvoll. – Tempo 30 in der Nacht werde schnellstmöglich umgesetzt, wo dies aus Gesundheitsgründen angeordnet worden sei. Zu den beiden weiteren angesprochenen Maßnahmen könne SenMVKU noch schriftlich ausführen.

Daniel Wesener (GRÜNE) erklärt, dass seine Fraktion die Verkehrstoten nicht der CDU-Verkehrspolitik angelastet habe. Die entscheidende Frage sei, was die Politik zur Erhöhung der Verkehrssicherheit tue. Dabei gehe es in erster Linie um das Exekutivhandeln. Es gebe auch eine erhebliche Anzahl von Schwerverletzten. Wenn man denselben Effekt durch andere Mittel erreiche, könne man auf Poller verzichten; Kosten sollten nicht das entscheidende Argument sein. Es sei nicht deutlich geworden, was die Senatorin tue und welche milderer Mittel sie einsetzen wolle. Der Status quo könne nicht das mildeste Mittel sein.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) merkt an, dass Ansagen nicht ausreichten; man brauche auch visuelle Anzeigen, damit Menschen mit Behinderungen nicht ausgeschlossen würden.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) hält entgegen, dass der CDU-Verkehrspolitik 2024 vorgeworfen worden sei, dass es mehr Verkehrstote gegeben habe. Das Verkehrssicherheitsprogramm beinhalte entsprechende Maßnahmen. Auf die Drucksache 19/24573 habe sie bereits verwiesen. Mit dem Status quo gebe sie sich nicht zufrieden, weil dies Stillstand bedeutete, der für sie Rückschritt im Kontext der Verkehrssicherheit sei. Hinsichtlich der Poller konstatiere sie hier Einvernehmen, gleichwohl habe ein Bezirk Poller als preiswertestes Mittel und nicht als mildestes Mittel angesehen. Im Rahmen des Pilotprojekts sei man nun zu einer guten Lösung gekommen. Die Wirksamkeit der Maßnahmen werde zu gegebener Zeit überprüft.

Der **Ausschuss** beschließt, den Plenum die Ablehnung der Anträge zu a und b – zu a auch mit geändertem Berichtsdatum 30. Juni 2026 – zu empfehlen, und schließt die Besprechungen zu c bis e ab.

Punkt 5 (neu) der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0455](#)
Es fährt eine Tram nach Nirgendwo – Gibt es noch Mobil
Pläne für den Ausbau der Straßenbahn in Berlin?
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0459](#)
Straßenbahnnetz in Berlin weiterentwickeln: Mobil
Infrastruktur stärken und Kapazitäten erhöhen
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD)

Kristian Ronneburg (LINKE) bittet um „ein Update“ zu allen Straßenbahnplanungen. Seine Fraktion sehe den Umgang des Senats mit einigen schon weit gediehenen Planungen kritisch. Dies betreffe den Stopp der Straßenbahnplanung vom Alexanderplatz zum Kulturforum, die Themen Gropiusstadt, Spandau und Ostkreuz sowie die Verzögerungen in Mahlsdorf. Zudem würden Straßenbahnen immer langsamer und stünden im Stau. Welche Änderungen und Anpassungen wolle der Senat im neuen Bedarfsplan vornehmen?

Dr. Matthias Kollatz (SPD) knüpft an, es gehe darum, einen Sachstand zu erheben. Seine Fraktion sei grundsätzlich daran interessiert, dass langjährige Planungen möglichst rasch umgesetzt würden. Zudem sollten Planungs- und Umsetzungszeiträume in Zusammenarbeit mit der BVG erheblich beschleunigt werden. Die Verlängerung vom Hauptbahnhof zur Turmstraße habe fast eine Dekade benötigt. Welche Verbesserungen und Beschleunigungen seien erreicht worden?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erklärt, der Senat setze den Ausbau des Straßenbahnnetzes gemäß den Richtlinien der Regierungspolitik fort. Der Aufsichtsrat der BVG habe am 8. Dezember 2025 beschlossen, dass die BVG Projekt GmbH analog zu den Neubautrecken der U-Bahn künftig auch die Planung und den Bau der Straßenbahnneubautrecken übernehmen werde, während sich die BVG auf den Bestand konzentriere. Die BVG Projekt GmbH sei so aufgestellt, dass sie Neubauvorhaben schnellstmöglich umsetzen könne. Derzeit befänden sich die Straßenbahnprojekte in der Übergangsphase an die BVG Projekt GmbH, die sich in die Planungsstände einarbeiten müsse. Die Priorisierung der Finanzierung neuer Projekte liege in der ÖV-Erschließung neuer Stadtquartiere, z. B. Elisabeth-Aue, Schumacher-Quartier, Buchholzer Norden. Viele Projektzeitpläne seien von Meilensteinen wie z. B. dem Planfeststellungsbeschluss abhängig. Erst danach könnten detaillierte Planungs- und Bauzeiträume mitgeteilt werden.

Klaus Emmerich (BVG Projekt GmbH) erläutert anhand einer Präsentation, die BVG-Strategie sei unter der Überschrift „Stabilität vor Wachstum“ neu aufgesetzt worden; die BVG bereite sich auch auf Wachstum vor, brauche aber eine Stabilisierungsphase bis 2027. Im Zentrum stünden dabei Fahrgastinformation, Reduzierung von Personalausfällen, insbesondere Stabilität im Fahrdienst, sowie Infrastruktur: Bau neuer Betriebshöfe, Bestandsinfrastruktur und Bündelung des Streckenneubaus in der BVG Projekt GmbH, die als BVG-Tochterunternehmen für die BVG arbeite und jetzt auch Straßenbahnneubautrecken übernehme. Die BVG

Projekt GmbH baue dafür Ressourcen auf. Die BVG werde sich mit ihrem Personal mit der Grundinstandsetzung befassen.

Zu neun Straßenbahnneubaustrecken liefen Planungen. Zur Anbindung Ostkreuz sei seit sieben Jahren ein Planfeststellungsverfahren anhängig. Die BVG Projekt GmbH müsse den Terminplan prüfen und werde in den nächsten Wochen einen Vorschlag zum Fortgang machen. Zum Ausbau in Mahlsdorf sei das Planfeststellungsverfahren von der BVG beantragt. Die BVG Projekt GmbH übernehme das Verfahren, wenn die Planfeststellungsbehörde die Unterlagen geprüft habe und die Anhörung eingeleitet werden könne. Er erwarte dies in den nächsten Wochen. Zur Strecke Turmstraße–Jungfernheide befinde man sich in der Entwurfsplanung und Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens. Die BVG Projekt GmbH arbeite sich ein und werde einen Vorschlag für einen Terminplan machen. Bei den Projekten Pankow–Elisabeth-Aue und Jungfernheide–UTR/Kurt-Schumacher-Platz seien die Voruntersuchungen durch die Senatsverwaltung abgeschlossen. Die BVG habe in den letzten Wochen einen Planungsauftrag bekommen. Die BVG Projekt GmbH suche einen Generalplaner; die Planungsleistungen würden EU-weit ausgeschrieben. Priorität habe das Projekt Elisabeth-Aue. Sobald die Ausschreibung laufe, werde das Verfahren für das Projekt UTR vorbereitet.

Bei der Tangente Pankow–Weißensee seien der Planer gebunden und die Vorplanung abgeschlossen. Die BVG Projekt GmbH steige in die Entwurfsplanung ein und bereite das Planfeststellungsverfahren vor. Der Zeitplan hänge vom Ressourcenaufbau ab. Für das Projekt Blankenburger Süden stehe die Vorplanung kurz vor dem Abschluss. Die BVG Projekt GmbH übernehme das Projekt, sobald die fertige Vorplanung vorliege. Die Entwurfsplanung für die Verlängerung Warschauer Straße–Hermannplatz laufe. Die BVG Projekt GmbH übernehme das Projekt in den nächsten Wochen von der BVG und werde dann in Abhängigkeit vom Ressourcenaufbau einen Vorschlag für einen Zeitplan machen. Für die Strecke Adlershof–Potsdamer Platz laufe die Voruntersuchung bei SenMVKU. Die BVG Projekt GmbH übernehme das Projekt, sobald ein Planungsauftrag mit Finanzierungszusage vorliege. Nach der Einarbeitung werde die BVG Projekt GmbH realistische Zeitpläne bekanntgeben.

Antje Kapek (GRÜNE) fragt, ob das Projekt in Mahlsdorf in den nächsten Wochen ins Planfeststellungsverfahren gehe. Nach der politischen Debatte der letzten Monate sei eher mit einem Stopp zu rechnen gewesen. UTR und Gartenfeld brauchten verkehrliche Erschließung. Auch hier sei der Eindruck entstanden, dass das Straßenbahnprojekt gestoppt worden sei. Werde dieses weitergeplant? Wie sei der Zaun um den Görlitzer Park mit der Straßenbahnstrecke zum Hermannplatz kompatibel?

Oda Hassepaß (GRÜNE) erkundigt sich nach den Zeitschienen für die Projekte Blankenburger Süden und Elisabeth-Aue. Sei man jetzt beim Projekt Jungfernheide–UTR/Kurt-Schumacher-Platz auf die Straßenbahn als Verkehrsmittel festgelegt?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) stellt die Nachfrage, ob Wachstum ab 2028 nun das Ziel der BVG sei, nachdem zuvor von 2030 die Rede gewesen sei. Wie sei die BVG Projekt GmbH personell aufgestellt? Sei dies ausreichend, oder müsse sie in der Zukunft noch verstärkt werden? Seine Fraktion halte das Projekt Gartenfeld/UTR für keine gute Lösung, weil dadurch wichtiger Straßenraum in der Verbindung nach Spandau und Reinickendorf und ein Badestrand wegfielen sowie über 1 000 Bäume gefällt und zwei Gartenkolonien beseitigt werden müssten. Sei jemals etwas anderes als eine Straßenbahn geprüft worden? Die Strecke Jungfernhei-

de-UTR würde die Sonderwagen der Feuerwehr am Jakob-Kaiser-Platz behindern und zu deutlichen Einschnitten bei der Auffahrt zur Autobahn führen. Stehe die Entscheidung bereits, oder könnten noch Dinge verändert werden? Ein dort bereits bestehender U-Bahn-Tunnel könnte für eine U-Bahn-Linie verwendet werden.

Kristian Ronneburg (LINKE) stellt voran, dass seine Fraktion die Umsetzung der Projekte unterstütze. Wie sei der Personalaufbau geplant? Wie viele Stellen für Planer/-innen seien vorhanden? Er hoffe, dass die Aufstellung der BVG Projekt GmbH optimal sei und die Einarbeitung schnell erfolgen könne. Die Strecke UTR–Spandau sei nun angehalten worden. Welche Schritte seien bereits vollzogen worden? Wie schnell könnte man wieder an den alten Stand anknüpfen? Er gehe davon aus, dass für Mahlsdorf die überarbeiteten Planunterlagen eingereicht worden seien und das Planfeststellungsverfahren weiterbetrieben werden könne.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) äußert, dass sich bisher viele zu wenig darum gekümmert hätten. Es stehe das Versprechen dieses Senats im Raum, dass die Tram 2030 ins Schumacher-Quartier fahre. Er sei gespannt, was an Beschleunigung gelinge, und erwarte klare Zielvorstellungen der BVG Projekt GmbH sowie ggf. Vorschläge, wie Genehmigungsverfahren verkürzt werden könnten.

Mathias Schulz (SPD) plädiert dafür, die Parallelität von Wohnungsbau und Verkehrerschließung besser zu organisieren als in der Vergangenheit. Im Schumacher-Quartier bestehe bereits erstes Planungsrecht, sodass Wohnungsbau in diesem Jahr beginnen werde und die ersten Wohnungen 2028 bezugsfertig sein sollten, während man bei der Elisabeth-Aue noch nicht so weit sei. Warum werde die Vergabe nicht in dieser Reihenfolge organisiert? Mit dieser Reihenfolge werde sich die Verkehrerschließung des Schumacher-Quartieres vermutlich noch weiter verschieben.

Johannes Kraft (CDU) erkundigt sich nach der Anbindung der Alten Schäferei im Pankower Norden. Nach seinem Eindruck könnten und müssten Planungen beschleunigt werden. Möglicherweise seien große Häuser weniger für Projektarbeit geeignet. Wie sähen die Aufbau- und die Ablauforganisation der BVG Projekt GmbH aus? Passiere alles im Rahmen des Projektmanagements? Wie könne die BVG Projekt GmbH schneller und effizienter agieren? Wie stehe es um die Beteiligung von Externen zur Beschleunigung?

Klaus Emmerich (BVG Projekt GmbH) legt dar, der Übergang auf die BVG Projekt GmbH sei das Ergebnis einer Analyse, die Nachsteuerungsbedarf ergeben habe. Die Herausforderung sei, dass es sich um langlaufende Projekte handle, die eine gewisse Kontinuität der Teams erforderten. Die BVG arbeite im Auftrag des Senats; sobald es einen Planungsauftrag für die Alte Schäferei gebe, werde man diesen umsetzen. Derzeit gebe es noch keinen. Es gehe nicht um Gartenfeld, ein Planungsauftrag bestehe für die Straßenbahnstrecke zur UTR. Die BVG Projekt GmbH übernehme das Projekt Mahlsdorf in dem Moment, wo Anhörung und Auslegung starteten. Seines Wissens werde dies in den nächsten Wochen der Fall sein. Der Görlitzer Park sei ein Thema, das man planerisch lösen müsse. Er könne noch keine Lösung vorstellen, dies sei aber kein „Showstopper“. Ab 2027 könne es wieder Wachstum geben, wenn die Ressourcen und Rahmenbedingungen dies hergäben. Die BVG Projekt GmbH habe im Moment ungefähr 40 Mitarbeiter und werde auf bis zu 70 Mitarbeiter aufstocken. Die Stellen könnten jeweils aus den Finanzierungsvereinbarungen der Projekte finanziert werden. Bei der Straßenbahnstrecke zur UTR müssten noch ein paar Details geklärt werden. Bei der Vorberei-

tung der Ausschreibung sei man schon relativ weit, sodass eine Veränderung keinen Sinn habe. Im Hinblick auf Spandau sei die BVG noch nie mit einer Planung beauftragt worden. Ob man eine Straßenbahnstrecke nach Spandau bauen wolle, sei eine politische Entscheidung. Zeitpläne wolle die BVG Projekt GmbH in den nächsten Monaten erarbeiten. Dann werde man ggf. auch Vorschläge zum weiteren Umgang mit den Projekten machen.

Kristian Ronneburg (LINKE) bemerkt, die Frage nach Spandau betreffe den Senat. Seien die vorgesehenen Stellen im Hinblick auf die Finanzierungsvereinbarungen befristet?

Klaus Emmerich (BVG Projekt GmbH) antwortet, es gebe keine befristeten Stellen. Die BVG Projekt GmbH übernehme Bauherrenaufgaben und arbeite bei jedem Projekt regelmäßig mit Dritten zusammen. Die Planung erfolge durch Planungsbüros.

Mathias Schulz (SPD) fragt, welche Details zur Straßenbahnstrecke zur UTR noch zu klären seien.

Klaus Emmerich (BVG Projekt GmbH) verweist auf den Umbau des Autobahnknotens. Man sei nicht sicher, ob die betreffenden Planungen die Straßenbahntrasse schon hundertprozentig berücksichtigten. Dies müsse vor der Ausschreibung der Planungsleistung geklärt werden.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechungen ab.

Punkt 6 (neu) der Tagesordnung

- | | | |
|----|---|-------------------------------|
| a) | Vorlage – zur Kenntnisnahme – gemäß Artikel 64 Absatz 3 der Verfassung von Berlin
Drucksache 19/0356
Änderung der Verordnung über Beförderungsentgelte im Taxenverkehr – VO-Nr. 19/077 –
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) | 0072
Mobil |
| b) | Vorlage – zur Kenntnisnahme – gemäß Artikel 64 Absatz 3 der Verfassung von Berlin
Drucksache 19/0701
Zwölfte Verordnung zur Änderung der Verordnung über Beförderungsentgelte im Taxenverkehr – VO-Nr. 19/110 –
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) | 0113
Mobil |
| c) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Taxigewerbe in Berlin, tarifbezogene Regelungen und Mindesttarif für Mietwagenunternehmen
(auf Antrag der AfD-Fraktion) | 0225
Mobil |

- d) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0232](#)
Funktionsfähiger und rechtssicherer Taxi- und
Mietwagenmarkt in Berlin
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD) Mobil
- e) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0233](#)
Wann nutzt der Senat endlich die Möglichkeiten des
Personenbeförderungsgesetzes?
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) Mobil
- f) Vorlage – zur Kenntnisnahme – gemäß Artikel 64 [0280](#)
Absatz 3 der Verfassung von Berlin Mobil
Drucksache 19/1715
VO-Nr. 19/198 – Dreizehnte Verordnung zur
Änderung der Verordnung über
Beförderungsentgelte im Taxenverkehr
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)

Vertagt.

Punkt 7 (neu) der Tagesordnung

Antrag der Fraktion Die Linke [0375](#)
Drucksache 19/2304 Mobil(f)
Mobilität von Frauen durch Frauen*nachttaxis IntGleich
verbessern

Vertagt.

Punkt 8 (neu) der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.