

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

70. Sitzung
25. März 2026

Beginn: 14.04 Uhr
Schluss: 17.07 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

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

„Laut Bedarfsplan zum Nahverkehrsplan 2026-2028 ist die Verlängerung der U7 von Rathaus Spandau zur Heerstraße Nord nicht wirtschaftlich und die Straßenbahn wäre die günstigere Alternative mit höherem Nutzen. Warum plädiert SenMVKU dann für weitere Prüfungen, statt mit der Tram pragmatische Lösungen für das Spandauer Verkehrschaos umzusetzen?“

Staatssekretär Andreas Kraus (SenMVKU) trägt vor, die verkehrlichen Herausforderungen seien in Spandau komplex. Daher seien eingehende Untersuchungen sinnvoll. Für die U-Bahn-Verbindung Rathaus Spandau–Heerstraße-Nord habe ein Nutzen-Kosten-Indikator größer als eins nicht nachgewiesen werden können. Damit erfülle das Vorhaben nicht die Vorgaben nach § 7 LHO und sei nach den Förderkriterien des GVFG nicht förderfähig. Der Busverkehr in Spandau sei stark belastet und könne weiteren Verkehr nicht aufnehmen. Es bestehe Handlungsbedarf. Der vorliegende Verkehrsmittelvergleich für die Anbindung UTR–Rathaus Spandau werde um die Betrachtung einer Magnetschwebebahn ergänzt. Dies werde im Bedarfsplan zum Nahverkehrsplan 2026-2028 adressiert.

Antje Kapek (GRÜNE) erklärt, es sei unklar, was SenMVKU Ende April/Anfang Mai in den Senat einbringen wolle. Werde dem Senat ein Bedarfsplan mit einer Tramanbindung zur Heerstraße-Nord vorgeschlagen, oder werde eine wirtschaftlichere Variante der U7-Verlängerung oder eine Magnetschwebebahn geprüft?

Staatssekretär Andreas Kraus (SenMVKU) teilt mit, dass SenMVKU davon ausgehe, dass eine U7-Verlängerung oder eine Straßenbahnverbindung allein nicht genügen würde, um den komplexen verkehrlichen Herausforderungen in Spandau zu genügen. Deshalb schaue man sich die Probleme ganzheitlich an, um zu Lösungen zu kommen.

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

„Wann wurden wie angekündigt die neuen Berechnungen der BVG bei der TAB eingereicht und wie lange ist die voraussichtliche Prüfungsdauer?“

Staatssekretär Andreas Kraus (SenMVKU) führt aus, der TAB seien am 20. März Nachberechnungen vorgestellt worden. Eine verlässliche Zeitplanung befinde sich derzeit in der Abstimmung.

Kristian Ronneburg (LINKE) stellt die Nachfrage, ob zutreffe, dass es aktuell um den U2-Tunnel am Alexanderplatz gehe, oder auch weitere Tunnel betroffen seien.

Staatssekretär Andreas Kraus (SenMVKU) antwortet, dass selbstverständlich alle U-Bahn-Tunnel am Alexanderplatz geprüft würden.

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

„Welche Auswirkungen erwartet der Senat für den Bereich des VBB durch die Entscheidung des EuGH zur Unvereinbarkeit der ‚Trassenpreisbremse‘ mit europäischem Recht?“

Staatssekretär Andreas Kraus (SenMVKU) äußert, grundsätzlich werde begrüßt, dass das Urteil Klarheit herstelle. Das Bundesverkehrsministerium habe bereits angekündigt, über eine Reform des Trassenpreissystems zu sprechen. Dies sei ein wichtiges Thema auf der heutigen Verkehrsministerkonferenz. Wenn sich der Bund nicht umfangreich an den nun entstehenden Kosten beteilige, bleibe den Ländern keine andere Möglichkeit, als Leistungen in erheblichem Ausmaß abzubestellen, was unter Mobilitäts- und Klimaschutzaspekten nicht verantwortbar sei. Mit dem Urteil entfalle die bisherige Verknüpfung der Trassenpreisssteigerungen mit der Zunahme der Regionalisierungsmittel rückwirkend ab 2025. Berlin und Brandenburg seien direkt von der Entscheidung betroffen. Berlin müsse circa 50 Mio. Euro bzw. ab 2027 mehr für die Infrastrukturkosten im S-Bahn- und Regionalverkehr zusätzlich ausgeben. Diese Mittel seien im Haushalt bisher nicht vorgesehen. Die Verantwortung für eine ausreichende Finanzierung der Instandhaltung der Bahninfrastruktur liege auf der Bundesebene. In der Vergangenheit sei hier eindeutig zu wenig investiert worden, was nun hohe Kosten und hohen Sanierungsbedarf des Netzes mit sich bringe.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) stellt die Nachfrage, ob sich der Senat darauf festgelegt habe, Leistungen abzubestellen, wenn der Bund nicht mehr Geld gebe, oder geprüft werde, die Finanzierung durch Umschichtungen zu erhöhen.

Staatssekretär Andreas Kraus (SenMVKU) antwortet, wenn man mehr Geld ins System geben wolle, müsste der Haushaltsgesetzgeber dies so entscheiden. Dem könne die Exekutive nicht vorgreifen. Er gehe davon aus, dass der Bund seiner Verantwortung für die Schienenwege gerecht werde.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 3 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Staatssekretär Andreas Kraus (SenMVKU) berichtet, der VBB-Aufsichtsrat habe in der vergangenen Woche den Beschluss zur Einführung des neuen Deutschlandtickets Zuschuss Ausbildung in Berlin und Brandenburg gefasst, das 2026 37,80 Euro pro Monat kosten werde. Auszubildende in dualer Berufsausbildung könnten es auf Basis des Deutschlandtickets Job mit einem Zuschuss des Arbeitgebers erwerben, wobei es eine Lösung für kleine Unternehmen mit weniger als 25 Mitarbeitenden geben werde. Das Ticket werde mit IHK und Handwerkskammer bei den Ausbildungsbetrieben beworben. Auszubildende in vollschulischer Ausbildung, Freiwilligendienstleistende sowie Beamtenanwärter der Laufbahngruppe 1 erhielten ein klassisches Deutschlandticket mit Zuschuss des Landes Berlin. Das neue Ticket könne in Berlin ab 1. Juni in den Verkauf gehen und ab 1. Juli genutzt werden. In Brandenburg starte der Verkauf voraussichtlich einen Monat später.

Ein Gesetzentwurf der Bundesregierung zur erleichterten Schadenersatzforderung gegenüber E-Scooter-Anbietern sehe vor, Elektrokleinstfahrzeuge künftig in die straßenverkehrsrechtlicher Halterhaftung nach § 7 StVG einzubeziehen, die verschuldensunabhängig sei. Bislang könnten Geschädigte Ansprüche nur gegenüber den Fahrern geltend machen, was bei der Rechtsdurchsetzung häufig zu großen Problemen führe, wenn die Identität des Fahrers nicht

feststellbar oder der Nachweis seines schuldhaften Verhaltens mangels Rekonstruierbarkeit des Unfallgeschehens nicht möglich sei. Damit sollten Haftungslücken geschlossen werden. Geschädigte könnten die Halter neben den Fahrern künftig in Anspruch nehmen. Insgesamt sei das Gesetzesvorhaben zu begrüßen. Eine Privilegierung der Elektrokleinstfahrzeuge sei angesichts steigender Fahrzeug- und Unfallzahlen nicht weiter sinnvoll. Vermietete Elektrokleinstfahrzeuge seien überproportional häufig unfallursächlich. Die Vermieter müssten in die Pflicht genommen werden, ihre Nutzer zu einem verantwortungsvollen Verhalten im Straßenverkehr zu animieren.

Der Senat habe am 24. März den Masterplan Brücken 2025-2040 beschlossen. Das Land Berlin sei aktuell für 1 047 Brückenbauwerke zuständig, von denen zahlreiche den heutigen Anforderungen nicht mehr gewachsen seien. Nur 19 Prozent der Brücken befänden sich in einem guten oder sehr guten Zustand. Der Rest bedürfe turnusgemäßer Erhaltungsmaßnahmen oder Ersatzneubauten. Lastbeschränkungen, Sperrungen oder Einschränkungen im Verkehr sollten künftig abnehmen, der bestehende Investitionsrückstau systematisch abgebaut werden. Die Sicherheit könne nur durch eine kontinuierliche und systematische Bauwerkskontrolle sowie priorisierte Maßnahmen der Sanierung bzw. des Neubaus gewährleistet werden. Mit dem Masterplan setze man auf Priorisierung, Beschleunigung, Digitalisierung, Innovation und Nachhaltigkeit in der Brückenbaupolitik; er enthalte 54 konkrete Maßnahmenvorschläge zum Abbau bürokratischer Hürden, zur Beschleunigung, stärkeren Nutzung digitaler Instrumente, effizienteren und wirtschaftlicheren Umsetzung, Steuerung und Koordination von Bauprojekten. Die Investitionskosten für Ersatzneubau und Erhaltungsmaßnahmen würden auf insgesamt 1,84 Mrd. Euro geschätzt, davon 1,7 Mrd. Euro für Ersatzneubau. Bereits im Doppelhaushalt 2026/27 sei das Investitionsvolumen für den Brückenbau erhöht worden. In der Fortschreibung der Investitionsplanung bis 2030 sollten die erforderlichen Mittel für die zwingend notwendigen Brückenbaumaßnahmen bereitgestellt werden. Alle Fördermöglichkeiten würden dabei genutzt. Es solle auch „öffentlich-private Partnerschaftsmodelle“ geben.

Die Verkehrsfreigabe des neuen nordwestlichen Teilbauwerks der Elsenbrücke sei schrittweise ab 12. März erfolgt. Die Umstellung auf eine Zwei-plus-zwei-Verkehrsführung sei vorfristig am 14. März abgeschlossen worden. Aktuell laufe noch eine Beobachtungs- und Nachlaufzeit. Zur Sicherstellung des Verkehrsflusses dienten in den Kreuzungsbereichen einzelne LSA als Rückstaustellen. In den nächsten Wochen werde das tageszeitabhängige und optimale Dosierungsmaß eingestellt, sodass der Verkehrsfluss weiter optimiert werden könne. Die reduzierte Fahrstreifenanzahl an der Anschlussstelle der A100 und die temporäre Busspur in der Elsenstraße blieben bis zur abschließenden Drei-plus-drei-Verkehrsumstellung bestehen. Bis spätestens Ende Juni 2026 würden die Baumaßnahmen am nordwestlichen Teilbauwerk abgeschlossen. Bis Mitte 2026 sollten die notwendigen Informationen der Autobahn GmbH zu den möglichen Abhängigkeiten des zweiten Teilbauwerks der Elsenbrücke zum 17. Bauabschnitt vorliegen, sodass der weitere Projektablauf organisiert werden könne. Frühestens ab Anfang 2027 könnten die Behelfsbrücken zurückgebaut und anschließend der Ersatzneubau des zweiten Teilbauwerks begonnen werden, der bis 2029 vollendet werden solle.

Oda Hassepaß (GRÜNE) äußert, wenn nur Fahrräder über die Brücken fahren würden, hätten sie diesen Zustand nicht. Das Jobticket greife normalerweise bei Unternehmen mit mehr als fünf Mitarbeitern. Treffe dies hier auch zu? Welche Position zum Deutschlandticket vertrete Berlin in der VMK?

Antje Kapek (GRÜNE) fragt, ob SenMVKU mit den Sharingunternehmen über Konsequenzen der Halterhaftung sprechen werde. Die Halterhaftung für Pkws sei eine zentrale Forderung der GdP. Wie sei der Stand bei SenMVKU und in der VMK? Wie stehe es um eine Abstellpflicht von Elektrokleinstfahrzeugen an Jelbi-Stationen oder auf anderen Abstellflächen? Gebe es einen Personal- und Finanzierungsplan, um die Brückenmaßnahmen bis 2040 zu realisieren? Welcher Anteil der 1,8 Mrd. Euro werde bereits vom Doppelhaushalt oder Sondervermögen abgedeckt? Wie sehe Public-private-Partnership bei Brücken aus? An der Elsenbrücke gebe es immer noch Stau. Habe SenMVKU über eine Zählstelle für die DTV nachgedacht? Wann solle die Ausschreibung für den östlichen Überbau der Elsenbrücke erfolgen?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) bittet um Auskunft, ob die dritte Fahrspur auf der Elsenbrücke in Richtung Treptower Park im Juli freigegeben werde, um den Stau zu reduzieren, und ob das zweite Ersatzbauwerk bis 2029 fest beschlossen sei, das man ggf. nicht brauche, wenn der 17. Bauabschnitt der A100 umgesetzt werde.

Kristian Ronneburg (LINKE) begrüßt die VBB-weite Einführung des Deutschlandtickets Zuschuss Ausbildung und den Masterplan Brücken, zu dem er eine Mitteilung – zur Kenntnisnahme – erwarte, die der Ausschuss dann besprechen könne. Ein Thema sei dabei sicherlich Public-private-Partnership. Wie viele neue Personalstellen und Ressourcen würden in den nächsten Jahren notwendig werden? Wie könne die Vielzahl der geplanten Maßnahmen bis 2040 intelligent, abgestimmt und unter Aufrechterhaltung des Verkehrs umgesetzt werden?

Tino Schopf (SPD) betont, die Einführung des Azubi-Tickets sei ein wichtiges Signal. Was sei zu ÖPP geplant? Gebe es bereits konkrete Projekte?

Johannes Kraft (CDU) erkundigt sich nach Geofencingpilotprojekten für E-Scooter zur automatischen Geschwindigkeitsreduzierung, z. B. am Alexanderplatz. Berlin und Brandenburg seien damit bei der Novelle nicht durchgedrungen. Wie könne das Abghs dabei unterstützen?

Staatssekretär Andreas Kraus (SenMVKU) macht geltend, dass auch Lieferverkehr und MIV notwendig seien. Das Investitionsvolumen für Brückenmaßnahmen werde verdoppelt. Im Schnitt schaffe man pro Jahr vier bis sechs Brücken und werde künftig ungefähr zehn Brücken pro Jahr sanieren bzw. neu bauen. Dies werde nicht mit den Instrumenten gehen, die man bisher habe. Es gehe auch um das „Eingehen von öffentlich-rechtlichen Partnerschaften“ in dem Sinne, dass Experten und Know-how von externen Dienstleistern eingebunden würden. Es werde künftig keine „Zollbrücken“ geben. Man wolle alle Stakeholder in der Stadt einbinden und brauche neue Baumaterialien, neue Standardisierungen und im Endeffekt neue Genehmigungsverfahren. Es gehe darum, Fachpersonal zu finden und Prozesse zu verschlanken, zu standardisieren und zu digitalisieren.

Zum Azubi-Ticket stelle er klar, dass kleine Unternehmen mit weniger als fünf Mitarbeitenden gemeint seien. – SenMVKU stehe im Austausch mit allen Verkehrsmittelanbietern in Berlin. Wenn der Bund ein Gesetz entwickle, würden auch entsprechende Anhörungen der Interessenvertretungen stattfinden. Man müsse zwischen der versicherungsrechtlichen Haftung und Ordnungswidrigkeiten von Fahrerinnen/Fahrern unterscheiden. Das Abstellen von Fahrzeugen an Stationen helfe, den öffentlichen Raum aufgeräumter und sicherer zu gestalten. Bei Geofencing und Eingriffen in fahrende Fahrzeuge sei der Bund gefordert. Berlin sei weiterhin im Austausch mit dem Bund.

Arne Huhn (SenMVKU) ergänzt, die Finanzierung von zwei Brücken zur Insel Gartenfeld durch Dritte sei bereits in städtebaulichen Verträgen vereinbart worden; der Baubeginn werde in Kürze erfolgen. Dies sei ein gutes Beispiel für solche Projekte. Mit potenziellen Partnern könne man dem Bedarf an Ersatzneubauten vielleicht noch innovativer und schneller gerecht werden. Zu den Maßnahmenvorschlägen gehörten auch Baustellenkoordination und -kontrolle. Angesichts der Fülle der Projekte müssten ein Zusammenschluss aller Infrastrukturträger in Berlin und eine Bündelung der Maßnahmen erfolgen, damit die Stadt funktionsfähig bleibe. Für 2026/27 gehe man davon aus, dass das Geld im Haushalt reiche. Ab dem nächsten Haushalt müsse sicherlich eine Neubewertung erfolgen, insbesondere zum Thema Personal.

Mathias Schulz (SPD) konstatiert, dass bei Wohnungsbauprojekten auch die Errichtung öffentlicher Infrastruktur zur Erschließung ein Thema sei. Gehe es auch um Brückenbauwerke, die nichts mit Wohnungsbau zu tun hätten und durch Private oder mit privaten Mitteln errichtet werden sollten? Wie sollten solche Projekte finanziert werden?

Arne Huhn (SenMVKU) schildert, dass bei Brückenneubauten neue Nutzungsanforderungen erfüllt werden müssten. Man könne Unternehmern auf bestimmten Flächen Nutzungen ermöglichen, z. B. in einem Kiosk oder einem Café. Er würde nicht behaupten, dass mit solchen Finanzierungsmodellen ganze Brücken finanziert werden könnten. Vielleicht sei man aber in der Vergangenheit zu zurückhaltend gewesen, Vorschläge und Ideen der Wirtschaft aufzugreifen. Eine Brücke könne auch zwei Etagen haben, z. B. unten Radverkehr, oben Bebauung.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erinnert an die Beantwortung der Frage zur Elsenbrücke. Offenbar sei auch der Drive-in einer Fast-Food-Kette auf einer von ihr mitfinanzierten Brücke nicht ausgeschlossen. Seien auch Brücken mit Maut angedacht? Treffe zu, dass der „Maßnahmenbooster“ erst 2028 beginnen werde?

Arne Huhn (SenMVKU) hebt hervor, dass man nicht bei null anfangen. Seit dem Übergang der Autobahnbrücken auf die AdB habe man freie Kapazitäten für die Landesbrücken genutzt. Die „Vorbereitungswelle“ gehe oder sei schon in Ausführung. Der Masterplan solle offenlegen, wo man noch Veränderungen brauche, um dieses enorme Aufgabenportfolio umsetzen zu können.

Die Verweildauer im Stau an der Elsenbrücke und im Bereich Puschkinallee/Elsenstraße sei deutlich zurückgegangen. Rückstau gebe es noch auf der Autobahn vor der LSA und vor dem neuen Teilbauwerk durch die Fußgänger-LSA. Es werde weiter nachgesteuert, damit der Verkehr in den jeweiligen Abschnitten fließe. Die Einrichtung von Zählstellen sei aktuell nicht vorgesehen. Mitte des Jahres werde ein Drei-plus-drei-Verkehr umgesetzt. Der dritte Fahrstreifen diene der Zu- und Abfahrt des Baustellenpersonals und solle vor der LSA so weit wie möglich zur Verfügung gestellt werden. Der Baustellenbereich am Mittelstreifen sei noch erforderlich. SenMVKU erwarte Mitte des Jahres einen Hinweis, mit welcher Variante die AdB in den 17. Bauabschnitt gehen wolle. Wären erhebliche Eingriffe in das neu zu errichtende Teilbauwerk zu erwarten, würden die Behelfsbrücken länger stehen bleiben, bis verfestigte Angaben vorlägen. Die Behelfsbrücken seien neu und leistungsfähig. Gebe es keine unmittelbare Betroffenheit, würde SenMVKU unmittelbar im Anschluss die Ausschreibung für den Rückbau der Behelfsbrücken veröffentlichen, sodass dieser Anfang 2027 erfolgen könnte.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, wann mit einer Vorlage zum Masterplan zu rechnen sei.

Tino Schopf (SPD) stellt die Nachfrage, inwieweit die Maßnahmen mit der DB InfraGO abgestimmt seien, z. B. der Ersatzneubau der Sellheimbrücke im Hinblick auf die Verlängerung der S75 zum Karower Kreuz.

Antje Kapek (GRÜNE) erkundigt sich, ob die Bauvorhalteflächen an der Elsenbrücke bis zur Entscheidung des Bundes freigehalten werden könnten oder ggf. wieder neu eingerichtet werden müssten. Nach wie vor seien alle Kreuzungsbereiche zugestaut. Wenn man Brücken künftig schonen wolle, brauche man ein Schwerlasttroutenkonzept. Im Planungsrecht gebe es ein Kopplungsverbot; man könne Bauträgern nicht zur Bedingung machen, sich an der Finanzierung von bestimmten Bauvorhaben zu beteiligen. Eine pauschale Beteiligung sei noch kein PPP. Worin bestehe die Idee von PPP-Projekten für Berliner Brücken?

Mathias Schulz (SPD) bittet um Auskunft, ob PPP-Modelle an eine Maut oder Gebühr für die Benutzung der Infrastruktur gekoppelt würden.

Staatssekretär Andreas Kraus (SenMVKU) teilt mit, dass der Masterplan dem Abghs derzeit übermittelt werde. Es gebe keine Pläne für eine Benutzungsgebühr einzelner Brückenbauwerke. An der Elsenbrücke befinde man sich noch in der Nachlauf- und Beobachtungsphase. Im Berufsverkehr sei Stau nicht unüblich. Es gebe natürlich ein Schwerlastkonzept für Brücken, das zur Schonung der Brücken beitrage.

Arne Huhn (SenMVKU) fügt hinzu, man sei mit allen Beteiligten turnusmäßig in Koordinierungs- und Abstimmungsrunden, insbesondere mit der DB, und schaue 15 Jahre in die Zukunft. Die Listen würden systematisch abgestimmt, auch hinsichtlich des Terminplans. Bei der Sellheimbrücke arbeite man eng zusammen. Es erfolge eine Instandsetzung, um die Funktionsfähigkeit zu erhalten, denn das Vorhaben werde aktuell nach hinten geschoben, weil die DB erst ein Brückenbauwerk in der Gürtelstraße angehen müsse.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) begrüßt, dass man sich für die nächsten 15 Jahre strategisch aufstellen wolle. Wenn dies bei der Elsenbrücke durch die „damalige grüne Verkehrssenatorin“ erfolgt wäre, wäre es nicht zu dem „Stauchaos“ gekommen.

Vorsitzender Lars Bocian weist darauf hin, dass der Masterplan dem Ausschussbüro noch nicht vorliege.

Der **Ausschuss** schließt den Tagesordnungspunkt ab.

Punkt 4 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0439](#)
Verfehltes Pünktlichkeitsziel, marode Stellwerks- und Signaltechnik, ständige Störungen – wann löst der Senat die S-Bahn-Krise? Mobil
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0361](#)
Herausforderungen bei der Berliner S-Bahn Mobil
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)
- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0446](#)
Berliner S-Bahn zukunftsfest gestalten: Maßnahmen für Stabilität und Ausbau Mobil
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD)
- d) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0454](#)
S-Bahn Berlin vom Vorzeigekandidaten zum Sorgenkind – Jetzt die Hebel umlegen Mobil
(auf Antrag der AfD-Fraktion)

Oda Hassepaß (GRÜNE) verweist auf diverse Störungen bei der S-Bahn, sodass man wieder zu mehr Verlässlichkeit kommen müsse. Die Zahl der Verspätungen habe um 26 Prozent zugenommen. Zehntausende Fahrten fielen ganz aus. Lt. Aussage der S-Bahn seien ca. 100 Störungen pro Tag für einen stabilen Gesamtbetrieb noch handelbar; jetzt liege man anscheinend deutlich darüber. Es handele sich nicht mehr um Einzelfälle, sondern um einen neuen Normalzustand der S-Bahn. Der VBB habe erklärt, dass die Qualität aktuell nicht zufriedenstellend sei. Wie stehe es um den Personalmangel an den Stellwerken? Welche Lösungen gebe es für Signal- und technische Störungen sowie zur Baustellendauer? Wann würden die Störungen behoben? Nach den bisherigen Informationen müsse man sich offenbar auf sehr lange Zeiträume einstellen, was nicht im Sinne der Berliner/-innen sei.

Kristian Ronneburg (LINKE) knüpft an, dass die Ausfälle und Störungen bei der S-Bahn zunähmen und die Pünktlichkeit zurückgehe. Der Qualitätsrückgang habe immer mehr mit der Infrastruktur zu tun. Man müsse die Störanfälligkeit reduzieren und eine bessere Zuverlässigkeit etablieren. Ein Thema sei die Sicherungstechnik auf der Stadtbahn. Es gebe hohe Anforderungen durch Baustellenmanagement. Seine Fraktion wolle nicht nur die Hintergründe, sondern auch die Lösungen für die zunehmenden Störungen erfahren. Welche Rolle spielten externe Einflüsse und Fremdeinwirkungen, für die ein Umgang gefunden werden müsse?

Johannes Kraft (CDU) greift auf, dass es auch an vielen Bahnhöfen erhebliche Herausforderungen gebe, z. B. fehlende Dächer, Thema Sicherheit. Wie sei der Plan, was da wie und wann passiere und wie Dinge beschleunigt werden könnten? Man könne nicht alles perfekt machen und brauche auch provisorische Lösungen.

Tino Schopf (SPD) äußert, die Situation der S-Bahn sei aktuell nicht optimal. Verspätungen und Ausfälle nähmen zu, jeden Tag eine neue Störung im Netz, Polizeieinsätze, defekte Stellwerke, Menschen im Gleisbett, Weichen- und Signalstörungen, Störungen am Triebfahrzeug. Man erwarte mehr Verlässlichkeit. Strukturelle Herausforderungen seien der Sanierungsstau bei der Infrastruktur, insbesondere auf den hochbelasteten Abschnitten wie der Stadtbahn, die unzureichende Stromversorgung, die im Hinblick auf neue, energieintensivere Fahrzeuge dringend ausgebaut werden müsse, fehlende Abstellanlagen und Werkstätten, obwohl Berlin und Brandenburg in den kommenden Jahren mehr Fahrzeuge bestellen wollten, große Unsicherheit bei der laufenden Ausschreibung für Betrieb und Neufahrzeuge inkl. möglicher juristischer Auseinandersetzungen, die zu weiteren Verzögerungen führen könnten, sodass die alten Fahrzeuge länger im Einsatz bleiben müssten, sowie zusätzliche Ausbauvorhaben im Netz, die parallel geplant und umgesetzt werden sollten. Welche Probleme sähen die Anzuhörenden aktuell als zentral an, und was unternähmen sie, um diese Probleme zu lösen, damit der Verkehrsvertrag wieder erfüllt werde?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) vertritt die Ansicht, dass bei der S-Bahn seit einem Jahr alles zusammenbreche. Daher müsse man über die Gründe und die Lösungen sprechen. Lt. Medienberichten solle bei der Stellwerkstechnik bis 2035 etwas passieren. Dieser Zeitraum sei zu lang. Welche Pläne gebe es für den Zeitablauf? Im Ringbahnbereich sollte in der Innenstadt ein dritter Bahnsteig möglich sein. Sei es Ziel der S-Bahn, dort mehr Kapazitäten zu schaffen?

Staatssekretär Andreas Kraus (SenMVKU) bestätigt, dass die Betriebsqualität 2025 in Bezug auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit nicht zufriedenstellend gewesen sei und sich gegenüber dem Vorjahr verschlechtert habe. Ursächlich sei ein höheres Störungsaufkommen. Der Anteil der von der S-Bahn Berlin GmbH und der DB-Infrastrukturunternehmen verursachten Störungen liege bei ca. 85 Prozent. Nur ca. 15 Prozent seien auf Störungen durch externe Einflüsse wie Personen im Gleisbett oder Polizei- und Notarzteinsätze zurückzuführen. Durch eingeleitete Gegensteuerungsmaßnahmen sei ein rückläufiges Störgeschehen bei den Fahrzeugen erkennbar, insbesondere bei der Baureihe 481 seien aber weitere Verbesserungen erforderlich. Vorbereitet werde ein Ertüchtigungsprogramm „Langlebigkeit 2“, das 2027-2031/32 umgesetzt werden solle. SenMVKU teile das Ziel der Verminderung des Störgeschehens und der Gewährleistung eines verlängerten und zuverlässigen Einsatzes der Fahrzeuge.

Beim Thema Infrastruktur seien die Störungsauswirkungen – Zugausfälle und -verspätungen – 2025 gegenüber dem Vorjahr stark gestiegen. Zu nennen sei bspw. die hohe Störanfälligkeit der Leitsicherungstechnik auf der Stadtbahn im letzten Sommer, die große betriebliche Einschränkungen zur Folge gehabt habe. Die Leitungsebene der SenMVKU habe die starke Zunahme der Infrastrukturstörungen gegenüber der DB InfraGO angesprochen und mit Nachdruck Gegenmaßnahmen gefordert. DB InfraGO habe Maßnahmen ergriffen, die grundsätzlich Wirkung zeigten. SenMVKU werde die weitere Entwicklung genau beobachten und bei Bedarf Nachsteuerungen fordern. 2026 und in den Folgejahren müssten die Infrastruktur- und fahrzeugseitigen Störungen weiter reduziert werden, um eine Trendumkehr bei der Qualitätsentwicklung zu erreichen. Die Erarbeitung entsprechender Gegensteuerungsmaßnahmen liege primär bei den Unternehmen der DB. Die Länder und der VBB würden in regelmäßigen Gesprächen den Druck aufrechterhalten und weiterhin den großen Handlungsbedarf betonen.

Alexander Kaczmarek (DB AG) erklärt, die DB sei mit dem Zustand, der Qualität und der Pünktlichkeit im S-Bahn-Netz nicht zufrieden, allerdings treffe nicht zu, dass alles zusam-

menbreche. Es gebe ein erhöhtes Störgeschehen: 125 pro Tag. Damit liege man mit plus 42 Prozent über den Referenzjahr 2019. Die erheblichen Mehrbestellungen seit 2023/24 führten zu mehr Zugleistungen im System und damit rein rechnerisch auch zu mehr Störungen. Die Anzahl der Störungen durch Fremdeinwirkungen mache nur ungefähr 15 Prozent aus, ihr Einfluss auf Zugausfälle, Verspätungen und ausgefallene Zugkilometer sei aber ein sehr erheblicher Treiber der Pünktlichkeitsentwicklung. 2025 habe es durch diese Faktoren ca. 30 000 verspätete Züge sowie ca. 13 000 ausgefallene Züge gegeben. Insbesondere im Winter befänden sich „viele randständige Bevölkerungsgruppen“ in der S-Bahn, die auch gesundheitliche Probleme hätten, was häufig zu Feuerwehreinsätzen und zum Stillstand des Systems führe. Gleichwohl müsse man besser werden, zumal die Berliner S-Bahn das Flaggschiff der DB sei. Über die Qualität und die Gegenmaßnahmen werde dem Hauptausschuss regelmäßig berichtet. Gestern habe die Pünktlichkeit bei 97,98 Prozent gelegen; natürlich müsse man das ganze Jahr über stabil und pünktlich fahren. Abstellanlagen und zusätzliche Bahnsteige seien Themen aus i2030. Je mehr Züge im System seien, umso mehr Abstellanlagen und Stromversorgung brauche man. Da laufe man hinterher, werde dies aber in den Griff bekommen.

Karsten Preißel (S-Bahn Berlin GmbH) ergänzt, dass die Anforderungen im letzten Jahr nicht erfüllt worden seien. Dennoch sei die S-Bahn Berlin 2025 das stabilste und pünktlichste große S-Bahn-System in Deutschland gewesen und gegenüber 2024 besser geworden. Es gebe drei Einflussfaktoren: die Infrastruktur als Basis, qualitätsgerechte und sichere Züge und Personal sowie externe Einflüsse, die immer wieder Sperrungen, Verspätungen und ausgefallene Züge verursachten. Man liege jetzt im Schnitt bei rund 135 Störungen und habe Spitzenwerte von 300 Störungen pro Tag gehabt. Dann kollabiere ein System mit einem engmaschigen Takt. Tagtägliche Arbeit sei, die Störungen und Auswirkungen zu reduzieren. Seit zehn Jahren laufe eine Ausbildungs-offensive für Triebfahrzeugführer, in den letzten Jahren ergänzt für Instandhalter. Hier sei die S-Bahn sehr erfolgreich und Deutschlandmeister bei der Rekrutierung. Hauptbaustelle seien die Fahrzeuge, die teilweise über 30 Jahre im Betrieb seien. Bei zunehmendem Alter der Fahrzeuge und hoher Beanspruchung steige die Störanfälligkeit exponentiell. Das Programm „Langlebigkeit 2“ sei bereits genannt worden. Mit den Herstellern sei eine Taskforce Türen eingerichtet worden, um Türstörungen zu vermeiden. Angesichts des hohen Störgeschehens würden in der Leitstelle zwölf zusätzliche Mitarbeitende eingesetzt und drei Systeminseln – Ringbahn, Nord-Süd und Stadtbahn – eingeführt. Zum Wettbewerbsverfahren könne er keine Neuigkeiten berichten, weil dieses der Vertraulichkeit unterliege. Über den Übergangszeitraum ab Juni 2027 werde mit den Ländern und dem VBB verhandelt, um ein stabiles und verlässliches Angebot zu sichern. Auf der Ringbahn sei es extrem schwierig, den Stau bei Störungen ohne dritte Bahnsteigkante aufzuheben, die nun bei i2030 avisiert sei. Für einen stabilen Betrieb seien auch Kehrgleise und Abstellkapazitäten wichtig.

Anna Cuda (DB InfraGO AG) setzt fort, die Zugkilometer der S-Bahn seien von 2019 bis 2025 um 2 Mio. gestiegen, sodass Störungen größere Auswirkungen hätten als zuvor. Im ersten Halbjahr 2025 seien an drei Hotspots – Hackescher Markt, Friedrichstraße und Bellevue – extreme Störungen im Gleissicherungssystem FTGS aufgetreten. Es seien Messsysteme installiert worden; man habe den Grund gefunden, sodass diese Störungen seit Herbst nicht mehr aufgetreten und die Pünktlichkeitswerte wieder gestiegen seien. Vorgaben für Wartung und Inspektion seien verändert worden, um Fehler früher zu erkennen. Bei der Gleisfreimeldeanlage seien im letzten Jahr enorme Rotausleuchtungen aufgetreten, weil Kabel im Bereich Hohen Neuendorf nicht ausreichend gegen elektromagnetische Einflüsse geschützt gewesen seien. Die Kabel seien daraufhin ausgetauscht worden, die Störungen nicht mehr aufgetreten.

Nach dem Unfall in Burgrain 2022 seien die Richtlinien im Hinblick auf Schadschwellen verschärft worden, sodass man bei der Feststellung von Schadschwellen handeln müsse. Nicht alle Maßnahmen führten zu Sperrungen, man müsse aber Bauarbeiten kurzfristig einplanen.

Mit der S-Bahn erfolge eine Analyse, ob es linienbezogen Hotspots für Ausfälle und Verspätungen gebe. In der letzten Woche habe die Pünktlichkeit an drei Tagen bei 99 Prozent gelegen, dies sei aber noch nicht die Regel. Zum Störungs- und Baustellenmanagement überlege man gemeinsam, wie Arbeiten im hochvertakteten Bereich intelligent und planvoll umgesetzt werden könnten. Im letzten Jahr sei vieles zusammengebrochen, man sei jetzt aber auf einem deutlich besseren Weg. Bei der Stellwerksbesetzung habe die DB in den letzten Jahren Aufholbedarf gehabt. Im Dezember 2025 habe die Personaldeckungsquote über 100 Prozent gelegen. Bei einzelnen Stellwerken ergebe sich ein unterschiedliches Bild. Überbestand werde qualifiziert, um flexibler einsetzbar zu sein. Die DB InfraGO blicke beim Thema Stellwerkstechnik und Infrastruktur auf die nächsten Jahre. Man arbeite an einem Plan für die Stellwerke und müsse so bauen, dass trotzdem ein Teil des Verkehrs ermöglicht werde. Das Thema Bahnhöfe nehme sie mit, weil sie für Fahrwege und nicht für Personenbahnhöfe zuständig sei.

Antje Kapek (GRÜNE) spricht an, dass 2025 im Hinblick auf Minderleistungen der S-Bahn ein zweistelliger Millionenbetrag einbehalten worden sei. Dieser sei jedoch erstmals nicht für Reinvestitionen in den ÖPNV, sondern zur Auflösung der PMA genutzt worden. Was sei angesichts der absehbaren Minderleistungen für 2026 geplant? – Wie akut sei die Gefahr, dass Bahnbrücken kurzfristig saniert werden müssten? Dies hätte erheblichen Einfluss auf den Betrieb und die Stabilität. Sie bekomme jeden Tag Rückmeldungen über Verspätungen von 45 oder 60 Minuten. Mit solchen Zeiten könne niemand auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule oder zum Arzt operieren, sodass Fahrgäste auf alternative Verkehrsmittel umsteigen müssten. Die S-Bahn mache sich mit solchen Verspätungen „unfahrbar“. Wenn Herr Kaczmarek vor dem Hintergrund in einem Interview von zwei bis drei Störungen pro Tag spreche, vermisste sie Problembewusstsein. Die Zahlen im S-Bahn-Bericht an den Hauptausschuss seien eindeutig; 54 Prozent der Störungen würden durch die S-Bahn selbst verursacht, z. B. durch veraltete, störanfällige Züge, 31 Prozent durch die Infrastruktur, z. B. marode Stellwerks- und Signaltechnik, und nur 15 Prozent durch Externe. Die Zunahme entstehe hauptsächlich dadurch, dass Personalwechsel wegen verspäteter S-Bahnen nicht ordnungsgemäß erfolgen könnten. Dieses Problem müsse gelöst werden. Was sei der genaue Zeitplan für die Modernisierung der maroden Stellwerks- und Signaltechnik? Was sei das Pünktlichkeitsziel für 2026? Wie werde bewertet, dass das Angebot immer schlechter werde, die Trassenpreise aber drastisch stiegen?

Oda Hassepaß (GRÜNE) bemerkt, wenn Leistungssteigerungen zu mehr Unzuverlässigkeit führten, funktioniere etwas nicht; man müsse dafür sorgen, dass das Angebot für die Fahrgäste stimme. Gerade für die Kombination von Rad und Bahn sei die S-Bahn wichtig. In den Berichten sei von einem Rückgang der Pünktlichkeit von 95 auf 93 Prozent die Rede. Was sei für 2026 insgesamt zu erwarten? Der Anteil der fahrzeugbedingten Störungen von 55 Prozent sei nicht zurückgegangen. Welche Pläne gebe es dafür? Solle das Programm „S-Bahn PLUS“ wieder aufgenommen werden, ggf. wann? Wann werde die S15 am Hauptbahnhof eröffnet?

Dr. Matthias Kollatz (SPD) fragt, wann die Trendumkehr konkret erreicht werden solle. Die BVG strebe eine Zuverlässigkeit von 99 Prozent an. Gelte dieses Ziel auch für die S-Bahn? In welchen Stufen solle dieses Ziel erreicht werden? Personalwechsel seien ein Thema in Beschwerden. Könne dieses Problem quantifiziert werden? Wie werde dieses Problem angegan-

gen? Wie werde die Bahn den Bau der Siemensbahn „einphasen“? Würden Zuverlässigkeitsprobleme gesehen? Könne dies in einem Zeitplan ohne Einschränkungen „gewuppt“ werden?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erkundigt sich, welche Lösungen die DB für Fremdeinwirkungen habe, ob Zugangsbeschränkungen für das System Bahn über die Bahnhöfe vorteilhaft wären, um „fahrfremde Personen“ abzuhalten, welche Themen die S-Bahn anpacken wolle, um das System zu verbessern, wie die S-Bahn stabile Fahrpläne erreichen wolle, ob damit eine Verringerung der Fahrleistung verbunden sei, ob Stellwerkstechnik künftig vereinfacht und vereinheitlicht werden solle, damit Personal flexibler eingesetzt werden könne, und ob die Bahn wie die BWB im Rahmen der Infrastrukturerneuerung mit einem KI-gestützten System, das vorher auf Probleme hinweise, „vor die Welle kommen“ wolle.

Kristian Ronneburg (LINKE) stellt die Nachfragen, ab welcher Schwelle ein stabiler Betrieb möglich sei, wie die S-Bahn dahin kommen wolle, ob die Finanzierung der Erneuerung des Gleisfreimeldesystems ab 2028 gesichert sei, inwieweit die Ertüchtigung der Baureihen 480 und 481 zu größeren verkehrlichen Einschränkungen führen werde, wie sinnvoll das Pilotprojekt mit Rettungssanitätern sei und ob es ausgeweitet werden sollte.

Tino Schopf (SPD) greift auf, dass eine dritte Bahnsteigkante, ein Kehrgleis und Abstellanlagen auf dem Ring mehr Verlässlichkeit und Betriebssicherheit brächten. Das Thema beschäftige den Ausschuss seit zehn Jahren. Warum komme man damit nicht voran? Wie gehe es mit den kaputten Rolltreppen im Hauptbahnhof und im Bahnhof Südkreuz weiter?

Alexander Kaczmarek (DB AG) stellt klar, dass er im Interview gesagt habe, dass 200 Störungen zu viel seien und nicht „verarbeitet“ werden könnten. In früheren Jahren seien es 80, 90 Störungen pro Tag gewesen, was man gut handeln könne. Hierfür müsse man Lösungen finden. Problembewusstsein sei vorhanden. Schon 2018 sei das Projekt „S-Bahn PLUS“ gestartet, als die Pünktlichkeit auf relativ schlechtem Stand gewesen sei. Man wolle eine zuverlässige und pünktliche S-Bahn. Je mehr Züge führen, umso mehr Störungen gebe es auch, zumal sich an der Infrastruktur nichts verändert habe. Dies sei aber nur ein Teil der Erklärung.

Die Anzahl der Störungen durch Dritte sage noch nichts über die Einflüsse auf den Betrieb aus. Bei kollabierenden Fahrgästen in der S-Bahn komme man schnell auf 30 Minuten Unterbrechung. Eine Weiterfahrt, um die Feuerwehr an einem Rendezvous-Bahnhof zu treffen, wirfe juristische Fragen zur Verantwortlichkeit des Fahrers auf. Wenn man den Einfluss auf das System betrachte, liege der Anteil bei über einem Drittel. Zugangssperren wären „ein unfassbarer Aufwand“; wer wolle, dringe trotzdem in das System ein. Eine Möglichkeit wäre die weitestgehende Abschottung der Gleisanlagen vom Stadtbild, soweit dies gehe, wie in Hamburg; dies sei aber „unfassbar teuer“, und in Berlin gebe es sicherlich Leute, die Zäune zerstören würden. Bei Staatsbesuchen habe man Fortschritte mit der Bundespolizei und der Polizei Berlin erzielt, was die Einschränkung des Betriebs angehe.

Dritte Bahnsteigkanten in Halensee und Westend wären gut, die Umsetzung sei aber „etwas komplizierter“ und am Ende das Geld endlich, auch bei i2030. Es sei immer die Frage, was man in welchem Zeitraum realisieren könne. Man sei „da unterwegs“. So seien bereits zusätzliche Abstellanlagen erstellt worden.

Die S15 werde im Frühjahr dieses Jahres in Betrieb genommen. Die Brückenbauwerke würden ständig untersucht. Einige seien durchaus „verdächtig“. Dies betreffe vor allem die Stadtbahn, wo die Wirkung riesig wäre. Am Ostbahnhof befinde man sich in einem Projekt der Erneuerung, an der Wollankstraße in der Erneuerung. Es werde weiterhin einzelne Maßnahmen geben, die zu Verkehrssperrungen führen müssten. Den Masterplan des Senats kenne er noch nicht, es gebe aber einen engen Austausch. Die Siemensbahn solle 2029 in Betrieb gehen. Jungfernheide werde dann der erste Bahnhof am Ring mit einer dritten Bahnsteigkante sein. Allerdings brauche man für den Anschluss eine Vollsperrung des Nordrings.

Karsten Preißel (S-Bahn Berlin GmbH) knüpft an, bei Störfällen müssten die ausgefallenen Zugkilometer betrachtet werden. Die verkehrsvertragliche Pünktlichkeit liege bei 96 Prozent, die konzerninterne Zielstellung bei 98 Prozent. Im letzten Jahr seien verkehrsvertraglich 93 Prozent erreicht worden, konzernintern 96,2 Prozent. Er verweise auf den Brand auf dem Bahnhof Wedding und den Stromausfall zu Jahresbeginn, bei dem die Werkstatt in Wannsee nicht „am Netz“ gewesen sei. Man habe dies im System aussteuern können, es habe aber Leistung gekostet. Aktuell liege die S-Bahn verkehrsvertraglich bei 93,5 Prozent, konzernintern bei 96,43 Prozent. Für dieses Jahr rechne man mit 96,3 Prozent. Es gebe einen tagesaktuellen Fahrplan mit allen baulichen Einschränkungen, die eingeplant würden. Darauf habe man im letzten Jahr 4,88 Prozent Ausfälle zu verzeichnen gehabt, was ein extrem hoher Wert gewesen sei. Die Verkehrsvertragskalkulation liege bei 2,1 Prozent. 1,54 Prozent habe die S-Bahn Berlin selbst zu verantworten gehabt; der Bundesdurchschnitt liege bei 1 Prozent. 3,34 Prozent seien auf die Eisenbahninfrastruktur und auf Externe zurückzuführen.

Verzögerungen bei der Zuschlagserteilung für die Fahrzeugbestellung verschärften die Situation. Bei aller Ertüchtigung älterer Fahrzeuge gebe es Herausforderungen bei der Zuverlässigkeit, die man einkalkulieren müsse, ohne dass er schon Details nennen könne, aber ein höheres Störgeschehen lasse sich nicht vermeiden. Es werde auch externer Sachverstand genutzt, um das Ziel von max. 1 Prozent bei den Fahrzeugstörungen zu erreichen. Die Stabilität der Infrastruktur und externe Einflüsse seien auch in anderen deutschen Metropolen ein Thema. In München gebe es ein Pilotprojekt mit Rettungssanitätern an bestimmten Stellen des Netzes. Man habe dies am Hauptbahnhof und am Bahnhof Zoologischer Garten aufgegriffen, um Störungszeiten zu reduzieren, und sammle Erfahrungen. Die Verlängerung von Dreiviertelzügen auf Vollzüge führe dazu, dass man auf bestimmten Abstellanlagen weniger Züge abstellen könne, sodass im Störfall längere Wege gefahren werden müssten. Man brauche ausreichend Kehr- und Abstellgleise, um einen robusten Betrieb realisieren zu können.

Anna Cuda (DB InfraGO AG) berichtet, von 110 gesperrten Rolltreppen deutschlandweit hätten sich 48 im Berliner Hauptbahnhof befunden, von denen 34 wieder liefen. Damit seien alle Ebenen mit Rolltreppen verbunden, wenn auch noch nicht auf jeder Seite. Zehn Anlagen befänden sich im Bahnhof Südkreuz. Es handele sich um spezielle Ersatzteile, sodass nicht alle Reparaturen zeitnah abgeschlossen werden könnten. Im Moment gingen fünf Anlagen pro Woche wieder in Betrieb.

Wenn Personen an den Gleisen gemeldet würden, müsse man den Verkehr reduzieren bzw. anhalten, was gravierende Auswirkungen habe. Dies geschehe nicht selten. Die Zusammenarbeit mit der Bundespolizei sei intensiviert worden. Es sei auch zu gelegten Böschungsbränden gekommen, die die Kabel angegriffen hätten. Solche Einflüsse hätten massive Wirkungen.

Bei den Fahrdienstleitern brauche man eine Mehrfachqualifizierung insbesondere für die Gegebenheiten um die Stellwerke herum, z. B. Abstellgleise, Besonderheiten im Betrieb, damit sie im Störfall sehr schnell die richtigen Entscheidungen treffen könnten. Für die Erneuerung der Stellwerke brauche man Finanzierungssicherheit, denn es gehe um einen Plan für die nächsten 5 bis 20 Jahre. Auch die Ausrüsterfirmen brauchten Planungssicherheit. Sie könne die Frage nach dem Zeitplan nicht beantworten, denn dann müsste sie wissen, wann wie viel Geld zur Verfügung stehen werde. – FTGS werde durch ZBS abgelöst. 80 Prozent der Gleisfreimeldebereiche der S-Bahn seien schon erneuert worden. Trotzdem müsse man noch mit der alten Technik umgehen.

Vorsitzender Lars Bocian bittet, dem Ausschuss die Information nachzuliefern, wie oft Brandstiftungen an Böschungen, die zum Kabelbrand geführt hätten, in Berlin in den letzten Jahren vorgekommen seien.

Staatssekretär Andreas Kraus (SenMVKU) erklärt, Ziel sei eine 100-Prozent-Leistung. Das Land erwarte als Besteller volle Leistung vom Auftragnehmer. Die S-Bahn habe dargelegt, wie sie zu einer besseren Zielerfüllung kommen wolle. Bestellte Mehrleistungen der Länder Berlin und Brandenburg seien nicht die Hauptursache der verschlechterten Netzqualität und Pünktlichkeit, da diese zunächst auf Leistbarkeit geprüft worden seien; S-Bahn und DB-Infrastrukturunternehmen hätten keine Einwände erhoben. Zudem sei das Verkehrsangebot in den Hauptverkehrszeiten weitgehend unverändert und könne nicht Ursache für den Rückgang der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sein. Angebotskürzungen seien allenfalls temporäre Gegensteuerungsmaßnahmen. Der primäre Ansatz sei die Steigerung der Betriebsqualität.

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt, ob sich der Senat beim Bund dafür einsetze, dass die Finanzierung der Erneuerung der Stellwerke gesichert werde.

Antje Kapek (GRÜNE) erinnert an die Beantwortung der Frage, ob die wegen Minderleistungen einbehaltenen Mittel zur PMA-Auflösung oder Reinvestition verwendet würden.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) bittet, die Frage nach dem Einsatz von KI-gestützten Systemen zu beantworten.

Johannes Kraft (CDU) erkundigt sich, ob angesichts einer Vielzahl von Infrastrukturprojekten genügend Planungskapazitäten zur Verfügung stünden, wenn die Finanzierung der Erneuerung der Stellwerke gesichert wäre.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) stellt die Frage, welche Ziele die Verwaltung für dieses Jahr habe. Investitionen seien grundsätzlich von Haushaltsentscheidungen abhängig. Die Infrastrukturthemen der Bahn könnten nicht mit einem Scheck über 20 Jahre gelöst werden.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, ob die Abschottung von Bahnanlagen eine Option sei und welche Erfahrungswerte es in Hamburg gebe.

Anna Cuda (DB InfraGO AG) verweist auf ein System in der Entstörungsstelle, mit dem bestimmte technische Anlagen, z. B. Weichen, überwacht würden, um rechtzeitig einzugreifen. Für die Erneuerung der Stellwerke brauche man einen Plan, der Ressourcen, Geld und Planungskapazitäten berücksichtige und den Bahnverkehr in Berlin nicht zum Erliegen bringe.

ge. Bei einer verlässlichen Finanzierungszusage für 15 bis 20 Jahre könnten sich Ausrüster und Planer darauf einstellen, bei regelmäßiger Auslastung würden dort entsprechende Kapazitäten aufgebaut. In Nachbarländern gebe es einen bestimmten Sockel an Geld für die Eisenbahninfrastruktur, der verlässlich und unabhängig von der Regierungsbildung sei. Man mache sich gerade mit einer Mannschaft auf den Weg, diesen Plan interdisziplinär zu entwickeln.

Alexander Kaczmarek (DB AG) stellt dar, dass man am Ostbahnhof Bahnsteigtüren ausprobiert, aber leider keine signifikante Verbesserung festgestellt habe. Matten im Gleis, über die man nicht laufen könne, hätten bisher nicht „die Gegenliebe“ der Aufsichtsbehörde gefunden. Das Nordkreuz zwischen den Bahnhöfen Gesundbrunnen, Schönhauser Allee und Bornholmer Straße sei der Hotspot des Zutritts von Menschen auf die Gleise. Jede Störung habe dort massive Auswirkungen auf den S-Bahn-, Regional- und Fernverkehr. Die Abgänge von den Brücken seien eingezäunt, würden aber regelmäßig überwunden und Warnschilder zugesprüht. In Berlin müssten Zäune vermutlich pausenlos überwacht und unterhalten werden. Eine Drohnenüberwachung dieses Gebiets sei angedacht worden, aber mit vielen Schwierigkeiten verbunden. Damit ließen sich schneller Erkenntnisse gewinnen, als wenn man die Bundespolizei losschicke, um die Strecke abzulaufen.

Staatssekretär Andreas Kraus (SenMVKU) unterstreicht, dass die bestellten Leistungen zu 100 Prozent erfüllt werden sollten. Die Trassenpreisförderung sei ein Thema auf der VMK. SenMVKU sei regelmäßig in Gesprächen mit dem Bund zu allen Themen, die Berlin betreffen, und motiviere den Bund, an einer auskömmlichen Finanzierung zu arbeiten. Die angesichts von Minderleistungen zurückfließenden Mittel würden nicht für PMA-Anstrengungen verwendet, zumal es sich um Regionalisierungsmittel des Bundes handele.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechungen ab.

Punkt 5 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
**Funktionsfähiger und rechtssicherer Taxi- und
Mietwagenmarkt in Berlin**
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD) [0232](#)
Mobil
- e) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
**Wann nutzt der Senat endlich die Möglichkeiten des
Personenbeförderungsgesetzes?**
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) [0233](#)
Mobil
- f) Vorlage – zur Kenntnisnahme – gemäß Artikel 64 Absatz 3 der Verfassung von Berlin
Drucksache 19/1715
**VO-Nr. 19/198 – Dreizehnte Verordnung zur
Änderung der Verordnung über
Beförderungsentgelte im Taxenverkehr**
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) [0280](#)
Mobil

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 21.02.2024 und
29.01.2025

Vertagt.

Punkt 6 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion Die Linke
Drucksache 19/2304
**Mobilität von Frauen durch Frauen*nachttaxis
verbessern**

[0375](#)
Mobil(f)
IntGleich

Vertagt.

Punkt 7 der Tagesordnung

Petition
Eingabe von Herrn M., Berlin
Erhalt der Taxiplätze (u.a. einheitliche Verwaltung,
Aufenthaltsqualität, Anzahl
Der Petitionsausschuss bittet um Stellungnahme.

[0452](#)
Mobil

Vertagt.

Punkt 8 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.