

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

71. Sitzung

22. April 2026

Beginn: 14.00 Uhr

Schluss: 16.58 Uhr

Vorsitz: Lars Bocian (CDU), stellv. Vorsitzender

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Geschäftliches – siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Wahl einer/eines Vorsitzenden

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

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

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

Der **Ausschuss** vertagt den Tagesordnungspunkt.

Punkt 2 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

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

„Welches Konzept verfolgt der Senat hinsichtlich der Entlastung der Anwohner*innen und zur Gewährleistung von Mobilität in Biesdorf, Lichtenberg und Köpenick, nachdem die Wirtschaftssenatsverwaltung erklärt hat, dass der Großteil der TVO nicht über GRW-Mittel gefördert werden kann und damit die Finanzierbarkeit insgesamt in Frage steht?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) trägt vor, die TVO befinde sich in der Planungsphase. Die vorliegenden Förderbescheide umfassten als erste Maßnahme die derzeit laufenden Planungsleistungen einschließlich der Bauherrenleistungen mit 90 Prozent, sodass Berlin 10 Prozent der Planungen finanziere. Weitere Förderbescheide für künftige Bauleistungen würden erst nach dem Vorliegen geprüfter BPU beantragt, frühestens nach Auswertung des Erörterungstermins. Ihr liege keine definitive Aussage eines Bundesministeriums vor, dass eine Bundesförderung ausgeschlossen sein solle. In den Erläuterungen zum Doppelhaushalt 2026/27 sei wie bei allen anderen Maßnahmen ausgeführt, dass die Fertigstellung der Maßnahmen nicht vor 2035 erfolgen werde. Zu diesem Zeitpunkt könnten die Gesamtkosten baupreisindexbedingt rund 632 Mio. Euro betragen. Eine Veranschlagung im Doppelhaushalt resultiere aus den gemäß LHO erforderlichen Erläuterungen jedoch nicht. Auf diese Zahl habe sich die aktuelle Presseberichterstattung bezogen.

Kristian Ronneburg (LINKE) verweist auf die Hauptausschussvorlage rote Nr. 2533 C, der zufolge lt. SenWiEnBe aufgrund der Kostenentwicklung des Gesamtvorhabens eine Förderung über die bisher zugesagten 45 Mio. Euro GRW-Mittel ausgeschlossen sei; es handele sich um eine Anschubfinanzierung, sodass lt. BMWK 2024 lediglich der erste Bauabschnitt der TVO aus GRW-Mitteln finanzierbar sei. Liege der Senatorin diese Information nicht vor?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) unterstreicht, für die Planungsphase gebe es Zusagen für GRW-Fördermittel in Höhe von 90 Prozent. Erst nach dem Erörterungstermin des Planfeststellungsverfahrens könnten wieder entsprechende Anträge beim Bund gestellt werden.

Johannes Kraft (CDU) stellt für seine Fraktion folgende Frage:

„Den Medien war jüngst zu entnehmen, dass in Kürze Kontrolleure auf den Straßen unterwegs sein werden, um die Dauerbaustellen und Baustellen grundsätzlich zu kontrollieren. Mich würde interessieren, welche Baustellen davon betroffen sind, was kontrolliert wird und welche möglichen weiteren Schritte die Senatsverwaltung vorhat.“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erklärt, dass künftig vermutlich mit mehr Baustellen zu rechnen sei, da die Infrastruktur ertüchtigt und die Energieversorgung anders sichergestellt werden müssten. Deshalb habe man sich des Themas mit einem klaren Konzept angenommen. Schlafbaustellen und illegal errichtete Baustellen würden nicht mehr zugelassen. Nach § 11 Abs. 3 BerlStrG sei die Inanspruchnahme des Straßenlandes auf das geringstmögliche Maß und den kürzesten Zeitraum zu beschränken. In Nebenbestimmungen werde man klare Vorgaben machen und diese mit Bußgeldern versehen.

Das Konzept beinhalte vier Säulen: Eine gemeinsame Kontrollgruppe „Arbeitsstellen an Straßen“ unter Beteiligung der Polizei, des Ordnungsamts und ihrer Verwaltung solle als Pilotprojekt in den Bezirken Charlottenburg-Wilmersdorf, wo man bereits begonnen habe, Pankow

und Reinickendorf die Einhaltung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen und erteilten Sondernutzungserlaubnisse sowie Verkehrssicherungsdefizite prüfen. Es solle eine Dokumentation und Meldung von Verstößen durch die zuständige Fachbehörde erfolgen. Maßnahmen sollten bei Nichtbeachtung der Anordnung oder Erlaubnis zur Gefahrenabwehr sowie bei abweichend von der Genehmigung eingerichteten Baustellen umgesetzt werden.

Die zweite Säule sei die digitale Kontrolle von Arbeitsstellen an Straßen. Die Verkehrszeichenpläne sollten in ein digitales Format überführt werden. Mit Kameras in BVG-Bussen wolle man dann Baustellen aufnehmen und überprüfen, ob sie entsprechend den Verkehrszeichenplänen eingerichtet seien. Damit könne man Verstöße schnell feststellen und müsse die Baustellen nicht mehr ablaufen.

Die dritte Säule sei die Baustellenkommunikation. Ärgerlich sei, wenn auf Baustellen nichts passiere und man nicht wisse, was dort passiere. Man wolle eine einheitliche Informationsdarstellung für Planende, Bürger/-innen und Unternehmen mit Informationsschildern zur Bautätigkeit und Dauer an den Baustellen etablieren. Ergänzungen zu Schildern an Baustellen über Stand und Fortschritt der Baustellen sollten auf vordefinierten Internetseiten dargestellt werden. Außerdem wolle man verstärkte Kontrollen der Anordnungen. Damit würden Transparenz, Akzeptanz und Nachvollziehbarkeit von Baumaßnahmen gestärkt.

Die vierte Säule sei die Baustellenkoordinierungsplattform. Mit der Integration in VISS sollten Abläufe des Baugeschehens auf öffentlichem Straßenland besser ineinandergreifen können. Ziele seien die Verbesserung der Antragsqualität durch automatische Abgleiche von Angaben zur Verhinderung ungenauer Spezifikationen vor Ort und zur Vorbeugung gegen Verlängerungen, die Optimierung von Kollisionsprüfungen bei der Antragstellung, um Priorisierungen und Umplanungen zu ermöglichen, die Reduzierung von Fehlern und Doppelarbeiten durch bessere fallspezifische Abstimmung und Prüfung der Anforderungen an Verdichtung und Deckenschluss bei Tiefbauarbeiten, sodass genehmigte Zeitfenster besser eingehalten werden könnten, die Verbesserung der Dokumentation durch Verwendung standardisierter Prozesse und maschinenlesbarer Daten sowie der Kommunikation durch klare und moderne Informationswege, soweit rechtlich möglich verpflichtende digitale Einspeisung der Baustellenvorhaben der Leitungs- und Vorhabenträger, damit die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss besser eingeschätzt und Staubildungen durch parallele Baustellen vermieden werden könnten. SenMVKU habe dies in eine Projektstruktur verlagert. Herr Seegers habe die Aufgabe als Baustellenbeauftragter ehrenamtlich übernommen, wofür sie ihm danke. Er verfüge über die notwendigen Kenntnisse und Kontakte.

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

„Frau Senatorin, Sie haben Ausführungen zu der Kontrollgruppe und den BVG-Bussen gemacht, die dann als Scanbusse benutzt werden. Das Kontrollieren der Baustelle an sich ist das eine, es muss danach kontrolliert werden, ob das denn auch umgesetzt wird. Wie sind diese Kontrollgruppen in den einzelnen Bezirken personell ausgestattet, um den ganzen Prozess zu begleiten? Das gilt dann auch für die Ergebnisse der Busse. Werden diese in den Bezirken oder in der Verkehrsverwaltung ausgewertet, und wo befinden sich die entsprechenden Ressourcen?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, Zielstellung sei, Personal zu entlasten und mit den personellen Engpässen umgehen zu können. Deshalb sei die Digitalisierung und KI-Unterlegung der Prozesse wichtig. Nach der digitalen Überprüfung könnten sich die Mitarbeitenden des Straßen- und Grünflächenamtes auf die Vollstreckung konzentrieren.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) stellt die Nachfrage, ob infrest nicht mehr für Zusatzaufgaben nachgerüstet und fortgeführt, sondern ein neues Portal, auch für die Öffentlichkeit, aufgebaut werde.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) teilt mit, dass infrest nicht verpflichtend, sondern freiwillig und nicht immer aktuell sei. Dahin wolle man aber kommen. Mit Baustellenschildern wolle man größtmögliche Transparenz und Information für die Bürger/-innen schaffen. Man schaue sich aktuell an, wie man infrest integriere. Klar sei, dass es eine Schnittstelle zu den verkehrlichen Auswirkungen geben solle. Die digitalen Möglichkeiten bestünden dafür.

Johannes Kraft (CDU) fragt, ob der Senat bereit wäre, das Thema im Rahmen eines Besprechungspunktes ausführlicher zu erläutern.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) signalisiert Bereitschaft.

Daniel Wesener (GRÜNE) beanstandet, dass eine nachträgliche Nachfrage des Herrn Abg. Kraft zugelassen worden sei, da dies in den Verfahrensregeln so nicht vorgesehen sei.

Vorsitzender Lars Bocian erklärt, dass er eine später gestellte Nachfrage zum selben Thema noch für legitim halte und auch künftig bei allen Fraktionen entsprechend verfahren werde.

Catrin Wahlen (GRÜNE) bittet um Klärung im Präsidium und stellt für ihre Fraktion folgende Frage:

„Was unternimmt der Senat, um die ab Juni 2026 drohende Sperrung der vier Fußgänger/-innenbrücken vom Görlitzer Park bis zur Elsenstraße abzuwenden, um damit eine der zentralsten Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen Kreuzberg und Treptow und eine wichtige Grünanlage zu erhalten?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) legt dar, dass man im Gespräch mit dem DB-Konzernbevollmächtigten und dem Finanzsenator stehe. Ein gemeinsamer Termin sei beabsichtigt.

Catrin Wahlen (GRÜNE) stellt die Nachfrage, ob die Senatorin zusichern könne, dass die Gespräche zeitnah stattfänden und die Sperrung abgewendet werden könne.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) versichert, dass sie kurzfristig einen Termin mit der DB und dem Finanzsenator finden wolle.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 3 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) berichtet über eine LSA-Umbaumaßnahme am Frankfurter Tor zur Beschleunigung des Straßenbahnverkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Umsetzung einer Maßnahme der Unfallkommission. Dabei gehe es um eine zusätzliche LSA für den Linksabbiegeverkehr aus der Petersburger Straße, eine separate Linksabbiegephase für Fahrzeuge aus der Frankfurter Allee und der Karl-Marx-Allee, ein Linksabbiegeverbot aus der Warschauer Straße und Detektionseinrichtungen in allen Zufahrten zur Erfassung des aktuellen Verkehrsaufkommens zur dynamischen, bedarfsgerechten Anpassung der Grünphasen. Die verkehrsabhängige Steuerung sei wegen eines Fehlers noch nicht in Betrieb. Der „Logikfehler“ sei bereits identifiziert und korrigiert worden. Ein Termin zur Umsetzung liege jedoch noch nicht vor. Man sei bemüht, dies schnellstmöglich umzusetzen.

Am Montag sei der BVG-Sicherheitsbericht vorgestellt worden. Die Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und Sauberkeit seien erfolgreich gewesen. Von 2024 zu 2025 seien die Straftaten gegen Fahrgäste um 16 Prozent, gegen BVG-Beschäftigte um 18 Prozent zurückgegangen. Im letzten Jahr seien 105 Mio. Euro in Sicherheit und Service investiert worden. Mit dem Abschluss der Revision des Verkehrsvertrags habe man sichergestellt, dass diese Mittel weiterhin dafür zur Verfügung stünden. Rund 250 Sicherheitskräfte seien rund um die Uhr im Einsatz. Auf den Großprofillinien seien Reinigungstreifen im Regelbetrieb im Einsatz. Die gemeinsamen Streifen mit der Polizei seien von 1 587 auf 1 708 erhöht worden. Man habe den „Innovationsbahnhof Kottbusser Tor“ kreiert. Das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste habe sich durch die Maßnahmen von 36 auf 58 Prozent erhöht. Es gebe Spiegel für mehr Einsehbarkeit, eine bessere Orientierung zu temporären Anlässen durch Bodenmarkierungen an den Notrufsäulen, intensivere Reinigungsleistungen, eine stärkere lokale Vernetzung und Begehungen mit vulnerablen Gruppen. Künftig solle ein sog. stiller Hilferuf etabliert werden, der den Kontakt von Fahrgästen mit der Leitstelle über Messengerdienste ermögliche.

Oda Hassepaß (GRÜNE) erkundigt sich, ob die Ausweitung der Sicherheitsmaßnahmen auf andere U-Bahn-, Bus- und S-Bahn-Strecken mit entsprechenden Gewaltdelikten geplant sei. Die Zahlen bei Sexualdelikten und Nötigungen hätten sich nicht positiv entwickelt. Werde es neben dem stillen Notruf weitere Maßnahmen geben?

Antje Kapek (GRÜNE) knüpft an, dass die kontinuierlich steigenden Zahlen für sexualisierte Gewalt im BVG-Sicherheitsbericht nicht aufgeführt worden seien. Ihre Fraktion habe die Einführung von Frauenabteilen zumindest probenhalber vorgeschlagen. Was wolle SenMVKU stattdessen machen? Das vorhandene Maßnahmenpaket reiche nicht aus, die Videoüberwachung wirke nicht abschreckend genug. Man könne nicht hinnehmen, dass Frauen U- und S-Bahnen gar nicht mehr oder in bestimmten Bereichen und Zeiten nicht mehr nutzen.

Am Frankfurter Tor fehlten noch eine Vorrangschaltung bzw. Grünphase für die Straßenbahn und eine verkehrsabhängige Ampelschaltung. Welches seien die nächsten Schritte? Das Linksabbiegeverbot aus der Warschauer Straße in die Karl-Marx-Allee werde nicht eingehalten. Habe SenMVKU über eine automatisierte Kennzeichenerfassung, die die GdP fordere, oder andere, bauliche Maßnahmen zur Durchsetzung des Linksabbiegeverbots nachgedacht?

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, inwieweit die Ausweitung von Reinigungstreifen und der Ausbau von dauerhaften Bahnhofsaufsichten geplant und ob die Datenschutzfragen in Bezug auf das Scannen von Baustellen durch Busse geklärt seien.

Vorsitzender Lars Bocian erklärt, dass SenMVKU nur Fragen zum Bericht beantworten müsse.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) begrüßt, dass der Verkehr am Frankfurter Tor mit Detektionsampeln flüssiger gestaltet werden solle. Warum könne intelligente Verkehrsleitung nicht überall eingesetzt werden? Lt. Medienberichten habe die Senatorin in einem Forum von rbb und Tagesspiegel erklärt, dass man hier nicht mehr schlauer werden könne. – Wenn 250 Sicherheitskräfte rund um die Uhr im Einsatz seien, brauche man insgesamt rund 800 Sicherheitskräfte. Treffe dies zu, oder seien pro Schicht nur 50, 60 Sicherheitskräfte im Einsatz? – Seine Fraktion sei nicht davon überzeugt, dass ein ehrenamtlicher Baustellenkoordinator richtig sei, auch wenn Herr Seegers hohes Ansehen genieße. Warum höre er am Jahresende auf, und warum lasse SenMVKU die ehrenamtliche Stelle nicht auch 2027 weiterlaufen?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) macht geltend, dass eine Ausweitung von der U8 auf die U5, U7 und U9 erfolgt sei. Durch effizienten Einsatz der gemeinsamen Streifen könne die Leistung mit dem derzeitigen Volumen abgebildet werden. Man schaue, wo weiterer Bedarf bestehe und wie dieser bedient werden könne. Die Zahlen von Nötigungen und Sexualdelikten stiegen deutschlandweit. Dies könne und werde man nicht hinnehmen und weitere Maßnahmen ergreifen. Dabei gehe es nicht nur um Frauen, sondern auch um andere vulnerable Gruppen, um die man sich kümmern müsse. Die Notrufsäulen würden sukzessive ausgetauscht, um eine direkte Verbindung zur Leitstelle zu ermöglichen. Beabsichtigt sei eine datenschutzkonforme Videodetektion auf den Bahnhöfen, die Situationen erkenne. Betrachtet würden Personen im Gleis, herrenloses Gepäck, Rauch- und Brandentstehung sowie hilfsbedürftige Personen. Ein Pilotprojekt mit KI-gestützter Videotechnik solle zunächst am Kottbusser Tor stattfinden. Perspektivisch sei eine Ausweitung auf alle U-Bahnhöfe beabsichtigt. Die Speicherdauer von Videoaufzeichnungen sei von 48 auf 72 Stunden erhöht worden, was der Strafverfolgung diene und Präventionswirkung habe.

Antje Kapek (GRÜNE) und **Rolf Wiedenhaupt** (AfD) weisen darauf hin, dass ihre Fragen zum Frankfurter Tor, zur Ausweitung von Detektionsampeln und zu den Sicherheitskräften nicht beantwortet worden seien.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) teilt mit, dass sich die neue Verkehrsführung am Frankfurter Tor einspielen müsse, insbesondere das neue Linksabbiegeverbot. Wenn dies nicht der Fall sei, müsse man ordnungsbehördlich gemeinsam mit der Polizei einschreiten. – Sie habe sich beim rbb auf ein konkretes Projekt aus Hamburg bezogen, mit dem man in Berlin nicht weitergekommen sei, was ein Vertreter des DLR „wissenschaftlich bestätigt“ habe. – Sie gehe von insgesamt 250 Sicherheitskräften aus, würde dies aber gerne noch verifizieren.

Der **Ausschuss** schließt den Tagesordnungspunkt ab.

Punkt 4 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs

Erhalt von Taxiplätzen in Berlin

(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD)

[0470](#)

Mobil

Johannes Kraft (CDU) schildert, Taxiplätze seien nicht zentral geregelt; es gebe keine einheitlichen Verfahrensweisen im Hinblick auf die Flächenkonkurrenz mit Wirtschaftsverkehr, Pkw-Parkplätzen etc. Man wolle die Bezirke stärken. Er bitte um einen Überblick, soweit eine Datenlage vorhanden sei, wie sich die Anzahl und Auslastung der Taxiplätze entwickelt habe, welche Ausführungsvorschriften und informellen Dinge es zum Umgang damit gebe. Taxirufsäulen verschwänden immer mehr aus dem Straßenland.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) trägt vor, Taxiplätze seien ein zentraler Bestandteil des Taxiangebots, die Sichtbarkeit und unmittelbare Verfügbarkeit ohne digitale Vermittlungsdienste sicherten und einen Beitrag zu einem geordneten Verkehrsgeschehen leisteten. Es sei kein signifikanter Rückgang belegt; aktuelle Rückmeldungen aus den Bezirken zeigten eine überwiegend stabile Entwicklung. Veränderungen entstünden nur punktuell durch Straßenumbauten oder veränderte Nutzungsanforderungen im öffentlichen Raum. Die Anordnung erfolge durch die Straßenverkehrsbehörden der Bezirke, weil Lage und Ausgestaltung stark von den örtlichen Gegebenheiten abhingen und unterschiedliche Nutzungsinteressen am besten vor Ort abgewogen werden könnten. Die dezentrale Struktur habe sich grundsätzlich bewährt. Der Senat berücksichtige Taxiplätze bei wichtigen Verkehrsknoten, Bahnhöfen und Eventlocations im Austausch mit den Bezirken und dem Taxigewerbe, um das Taxiangebot im öffentlichen Raum zu sichern und weiterzuentwickeln.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erkundigt sich nach dem aktuellen Stand am Hauptbahnhof und der Sicht des Senats darauf. Seine Fraktion sehe die Situation dort derzeit kritisch.

Kristian Ronneburg (LINKE) plädiert dafür, über das Für und Wider einer zentralen Verantwortung des Landes versus einer zersplitterten Zuständigkeit für Taxiplätze zu debattieren. Vielleicht gebe es auch Formen dazwischen. In den letzten Jahren sei eine konstante Beschwerdelage über den Umgang mit Taxiplätzen festzustellen. Dies betreffe Konflikte um Flächen, die zuungunsten der Taxiplätze ausgingen. Der Eindruck bestehe, dass die Zahl der Taxiplätze in den letzten Jahren eher abgenommen habe. Es wäre sinnvoll, mit Bezirken, Senat und Taxigewerbe zu einem einheitlichen Kriterien- und Qualitätskatalog zukommen, bei dem es um Service und Betriebsqualität für die Fahrer/-innen und die Fahrgäste gehe. Welche Lösungen sehe der Senat? Wie viele Ansprechpartner/-innen gebe es für das Taxigewerbe? Zeichne sich ein verstärkter Kommunikationsbedarf ab?

Tino Schopf (SPD) fragt nach der Situation am Hauptbahnhof im Hinblick auf Toiletten und Sauberkeit unterhalb des Eisenbahnviadukts. Welche Maßnahmen würden ergriffen? Inwieweit stehe man in Abstimmung mit der DB? Was wisse SenMVKU über die Anzahl und den Zustand der Taxiplätze und den Zustand der Ladeinfrastruktur? Es sei sinnvoll, darüber zu sprechen, ob in der Senatsverwaltung ein zentraler Ansprechpartner eingerichtet werde.

Antje Kapek (GRÜNE) begrüßt diese Idee. Warum lege der Senat keinen Leitfaden auf, der beinhalte, dass Toiletten- und Ladeinfrastruktur bei der Einrichtung von Taxiplätzen mitgedacht werden müssten? Um eine gleiche Handhabung in den Bezirken zu erreichen, könnten ein Leitfaden und eine Ansprechperson dienlich sein. Der Taxiplatz am Checkpoint Charlie entspreche lt. Unfallkommission nicht der Verkehrssicherheit. Welche Alternativstandorte seien dort angedacht? – Wo seien nach der Entscheidung des Senats Taxiplätze am Hauptbahnhof geplant, und wie sollten die Konflikte an der Bushaltestelle gelöst werden?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) betont, dass keine belastbaren Hinweise auf eine berlinweit signifikante Abnahme von Taxiplätzen vorlägen. In den Bezirken ergebe sich ein differenziertes Bild. Insgesamt werde überwiegend von einer stabilen Entwicklung und punktuellen Veränderungen bei Straßenumbauten, Neuordnungen des Verkehrsraums oder veränderten Nutzungsanforderungen berichtet. Zum Hauptbahnhof lägen keine Erkenntnisse vor, dass die Bedienung mit Taxis nicht gut erfolge und die ausgeschilderten Wege nicht genutzt würden. Der StS werde sich morgen vor Ort noch einmal ein Bild machen. Mit der Verwaltungsreform würden die Bezirke gestärkt. SenMVKU habe die Aufgabe einer gesamtstädtischen Steuerung und Koordinierung, die die Erarbeitung eines Leitfadens beinhalten könnte, die Schwierigkeit liege aber in unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten, die die Bezirke eher kennten und ausgestalten könnten. Man habe bereits Schwierigkeiten, an den BVG-Endhaltestellen Toiletten einzurichten. Innerstädtisch sei dies eine große Herausforderung.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) hält entgegen, dass vonseiten des Taxigewerbes negative Äußerungen zur Situation am Hauptbahnhof bekannt seien. Der Zustand der Serviceinfrastruktur unter dem Viadukt sei besorgniserregend. Er bitte darum, dass SenMVKU in der nächsten Sitzung über die Erkenntnisse des StS vor Ort berichte. Bestehe der Runde Tisch zur Gestaltung des Europaplatzes unter Einbeziehung des Taxigewerbes fort?

Kristian Ronneburg (LINKE) erklärt, dass eine belastbare Datengrundlage erforderlich sei. Gut erreichbare, zentrale Standorte gingen oftmals verloren, ohne dass es adäquaten Ersatz gebe. Richtig sei, dass die Bezirke in erster Linie die Adressaten seien, aber es fehle der Hebel, um möglichst unbürokratisch adäquate Ersatzstandorte zu finden. Insofern wäre eine andere Verfahrensweise des Senats mit den Bezirken und dem Taxigewerbe gut.

Tino Schopf (SPD) regt an, dass sich der StS die Situation unter dem Viadukt und in der Invalidenstraße anschau, wo Taxis und Mietwagen den ÖPNV weiterhin behinderten. Hierfür müsse eine Lösung gefunden werden, damit es nicht zur Einstellung von Buslinien komme. Habe SenMVKU eine Datengrundlage zur Anzahl und Entwicklung von Taxiplätzen?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) fügt hinzu, dass die Länge von Taxiplätzen und damit das Taxiangebot in den Hauptzeiten häufig nicht ausreiche. Dies führe auch zu Problemen bei der Funkvermittlung, weil dann die Anfahrtswege länger seien.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) teilt mit, dass die Bezirke das Taxigewerbe bei jedem Standort einbänden. Ihr seien Hinweise des Taxigewerbes zum Hauptbahnhof nicht bekannt. Der Taxiplatz am Washingtonplatz werde von den Fahrgästen gefunden. SenMVKU habe keine konkreten Daten zu den Taxistandorten in Berlin, könne sich aber mit Bezirken und Taxigewerbe in Verbindung setzen, um deren Zahlen abzugleichen. Zur Invalidenstraße gebe es aktuell ebenfalls keine Hinweise, auch nicht von der BVG. Sie werde auf diese zugehen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) bittet, dem Ausschuss die Abfrage bei den Bezirken vorzulegen.

Kristian Ronneburg (LINKE) plädiert für eine strukturierte Abfrage mit einheitlichen Kriterien bei den Bezirken, um einen exakten Status quo zu bekommen, mit dem man arbeiten könne. In einem zweiten Schritt sollte man in einen strukturierten Dialog mit dem Taxigewerbe und den Bezirken eintreten, wie Mängel abgestellt und Taxiplätze attraktiver gestaltet werden könnten. Aktuell gebe es bei mindestens 50 Taxiplätzen erhebliche Mängel.

Antje Kapek (GRÜNE) erinnert an die Beantwortung der Frage nach einem Ersatztaxiplatz für den Checkpoint Charlie. Es gebe nach wie vor Konflikte an der Bushaltestelle in der Invalidenstraße mit hohen Schäden für die BVG, sodass sie dem StS die Inaugenscheinnahme empfehle. Welche Schritte seien dort geplant?

Dr. Matthias Kollatz (SPD) hält fest, dass SenMVKU die Koordinationsfunktion habe. Wie wolle SenMVKU diese künftig wahrnehmen?

Senatorin Ute Bode (SenMVKU) kündigt an, dass es einen Abgleich der Zahlen der Bezirke und des Taxigewerbes zu Taxiplätzen geben solle. Sie sei nicht abgeneigt, ggf. einen Leitfaden zu entwickeln, der dann aber die Unterschiede vor Ort berücksichtigen müsse, was bedeute, dass man nicht jede Situation vor Ort in einem Leitfaden regeln könne. Frau Abg. Kapek beziehe sich auf eine vergangene Situation in der Invalidenstraße. Aktuell gebe es keine Hinweise der BVG auf Gefahrensituationen und erhebliche Behinderungen. Sie lasse sich darüber noch einmal von der BVG unterrichten.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) spricht sich für Vertagung des TOPs aus, da viele Fragen offengeblieben und die Antworten nicht befriedigend gewesen seien. Es sei sinnvoll, das Thema noch einmal mit Vertretern der Bezirke und des Taxigewerbes zu behandeln.

Johannes Kraft (CDU) knüpft an, dass SenMVKU noch einmal Informationen bei den Bezirken erheben wolle. Daher spreche er sich ebenfalls für Vertagung aus. Es stehe den Fraktionen frei, das Thema ggf. noch mit einer Anhörung zu verbinden.

Antje Kapek (GRÜNE) schließt sich dem Vertagungswunsch an. Es sei sinnvoll, dass der Ausschuss noch eine Übersicht erhalte. Der nächste TOP sollte ebenfalls vertagt werden, damit die Erkenntnisse auch dort einfließen könnten.

Im Weiteren vertagt.

Punkt 5 der Tagesordnung

Nichtöffentlich

Petition

Eingabe von Herrn M., Berlin

Erhalt der Taxiplätze (u.a. einheitliche Verwaltung,

Aufenthaltsqualität, Anzahl)

Der Petitionsausschuss bittet um Stellungnahme.

[0452](#)

Mobil

Vertagt.

Punkt 6 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

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

[0375](#)
Mobil(f)
IntGleich

Staatssekretär Arne Herz (SenMVKU) trägt vor, der Markt habe sich durch den Markteintritt internationaler Plattformen erheblich gewandelt und unterliege starken Herausforderungen. Man habe die PBefG-Novelle genutzt, um faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Taxis und Mietwagen herzustellen. Die Umsetzung einiger neuer Instrumente sei rechtlich und organisatorisch anspruchsvoll. Man setze auf konsequenten Vollzug durch das LABO und gezielte Weiterentwicklung der Marktregulierung. Die Zahl der Mietwagen sei von rund 4 500 Fahrzeugen Mitte 2023 auf 1 656 mit Stand 1. April 2026 zurückgegangen. Ein Teil der Unternehmen habe sich nach Brandenburg verlagert. Das LABO stehe seit Herbst 2023 im engen Austausch mit den Behörden der umliegenden Landkreise, z. T. fänden auch Schulungen statt. SenMVKU habe eine Arbeitsgruppe Schattenwirtschaft und Schwarzarbeit im Taxi- und Mietwagengewerbe mit LABO, Landkreisen, Polizei, Zoll und BG Verkehr einberufen, was dauerhafte Vernetzungen und Prozesse ausgelöst habe; man entwickle konkrete praxistaugliche Verfahren für den Vollzug. Die regulatorischen Möglichkeiten des PBefG würden genutzt.

Ein wichtiger Schritt sei die Einführung von Festpreisen für vorbestellte Taxifahrten im Sommer 2024 gewesen. Die neue Festpreisoption könne allerdings nicht erklären, warum die Antragszahlen nach rückläufiger Entwicklung seit letztem Frühjahr plötzlich stark angestiegen seien. Das LABO habe Mitte Februar einen zunächst einjährigen Beobachtungszeitraum eingeschaltet, dem eine Analyse durch ein Sachverständigenbüro vorausgegangen sei, ob eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes drohen könnte. Der Beobachtungszeitraum werde für eine vertiefte Erhebung genutzt, wie viele Taxis der Berliner Markt tragen könne. Auf dieser Basis werde entschieden, ob es zu einer längerfristigen Kontingentierung kommen müsse, wie es in den meisten Großstädten praktiziert werde. Gleichzeitig werde die Prüfung von Mindestbeförderungsentgelten für appvermittelte Mietwagenfahrten weitergeführt. Die Verlagerung des Gewerbes ins Umland und die weiteren Erhebungsdaten im Beobachtungszeitraum flössen in diese Prüfung ein. Ziel sei eine nachhaltige und sozial ausgewogene Mobilitätslandschaft in Berlin, die bestimmten Spielregeln und fairen Wettbewerbsbedingungen für alle unterliege.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) äußert, es sei eine kriminelle Sparte in den Markt eingedrungen, die das traditionelle Taxigewerbe an den Rand der Existenzfähigkeit drücke. Das Problem mit den Mietwagenkonzessionen habe sich nach Brandenburg verlagert. Dabei gehe es um etwa 3 500 Konzessionen. Viele Fahrzeuge mit brandenburgischen Kennzeichen seien in Berlin unterwegs. Seien die brandenburgischen Behörden willens, dagegen tätig zu werden? – Nach einschlägiger Rechtsprechung seien Mindesttarife für Mietwagen zulässig. Deshalb sei unverständlich, dass SenMVKU die Einführung von Mindesttarifen immer noch prüfe. Wann werde SenMVKU endlich handeln? – Das Taxigewerbe sei auch von den hohen Spritpreisen aufgrund der Ereignisse im Nahen Osten betroffen. Inwieweit prüfe der Senat Unterstützungsmaßnahmen? Setze er sich beim Bund für temporäre Unterstützungsmaßnahmen ein?

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, ob der Senat die Tarifverordnung angesichts der gestiegenen Spritpreise ändern wolle und wann mit einer Entscheidung über Mindestentgelte zu

rechnen sei. – Im Antrag Drucksache 19/2304 gehe es um bestimmte Mobilitätsanforderungen und das Sicherheitsgefühl von FLINTA-Personen. Sicherheit im öffentlichen Raum sei eine Grundvoraussetzung für gleichberechtigte gesellschaftliche Teilhabe. Ein Nachttaxitarif für FLINTA-Personen könne dabei ein Baustein sein. Seine Fraktion sehe die Notwendigkeit und den Bedarf, ein solches Modell in Berlin einzuführen. Der Senat solle prüfen, welches der im Antrag dargestellten Modelle sich für ein Pilotprojekt eigne, das sich vor allem auf die Außenbezirke konzentrieren sollte. BVG und Taxiverbände sollten in die Lösungsfindung einbezogen werden. Die Maßnahme müsse mit einem umfangreichen Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Sicherheit im Nahverkehr begleitet werden.

Tino Schopf (SPD) unterstreicht, dass Mietwagenunternehmen in den letzten zwei Jahren von Berlin nach Brandenburg abgewandert seien, insbesondere in den Landkreis Teltow-Fläming. In Berlin seien von 1 656 Mietwagen etwa 200 für Uber und Bolt unterwegs, in Teltow-Fläming mit Stand November 2025 1 357 Mietwagen verzeichnet, was bei einem Landkreis mit 180 000 Einwohnern nicht sinnvoll erscheine. Der Landkreis biete den nötigen Platz für Mietwagenunternehmen; die Gewerbesteuersätze seien niedriger als in den anderen Landkreisen. Man habe es mit Strukturen der Organisierten Kriminalität zu tun. Daher sollte sich die Senatorin schnellstmöglich mit dem neuen Minister in Brandenburg unterhalten. Der Landtag Brandenburg habe heute beschlossen, landesweit einheitliche Kriterien für die Genehmigungspraxis zu schaffen, die Kontrollen zu verstärken, die Koordination von Zoll, Finanzbehörden und Polizei und den Datenaustausch der Behörden zu verbessern. Die Koalitionen in Berlin und Brandenburg würden demnächst Anträge zur PBefG-Novellierung einbringen.

Welche Erfolge habe die AG Schwarzarbeit und Schattenwirtschaft erzielt? Unzureichend sei, wenn es nach zwei Jahren lediglich einen Kooperationsleitfaden und gegenseitiges Verständnis für die Aufgaben und Zuständigkeiten gebe. Dort müsse mehr passieren. Das Land Brandenburg sei erst seit September Teil der AG Schwarzarbeit und Schattenwirtschaft, obwohl er dies schon 2024 gefordert habe. Die von ihm ebenfalls geforderte Beteiligung der Fachpolitiker sei bis heute nicht erfolgt, was er kritisiere. Warum sei es nicht möglich, Fachpolitiker an der AG zu beteiligen? Er habe schon im Juni 2024 darauf hingewiesen, was in Brandenburg passieren werde. Diese Situation sei eingetreten. Die brandenburgischen Genehmigungsbehörden seien von einer Welle überrollt worden, in erster Linie der Landkreis Teltow-Fläming. Habe man es dort mit einem Überlastungsangriff zu tun, der die Behörde lahmlegen solle? Nach der Genehmigungsfiktion gelte die Genehmigung nach drei Monaten als erteilt.

Ein Teil der Mietwagen in Berlin seien jetzt Taxis. Inwieweit seien die Prozesse beim Mietwagengewerbe in Berlin für die Erstkonzessionierung von Taxis gültig? Wie gehe man mit sog. Firmenbestattern und 18- bzw. 20-Monats-GmbHs um? Habe SenMVKU dies auf dem Schirm? Sei dies auch ein Thema in der AG Schwarzarbeit und Schattenwirtschaft?

Antje Kapek (GRÜNE) bemerkt, bereits die ehem. Senatorin Schreiner habe für die Einführung von Mindestentgelten sorgen wollen. Seither sei wenig passiert. Verwunderlich sei, dass Innenminister Dr. Redmann für mehr Sicherheit sorgen wolle, aber zulasse, dass Strukturen der Organisierten Kriminalität in den Landkreisen Fuß fassten. Wie komme es zum Stopp der Taxikonzessionen beim LABO? Sei ein Rückgang bei den registrierten Taxis feststellbar?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) führt aus, es gebe einen intensiven Austausch zwischen dem LABO und den brandenburgischen Genehmigungsbehörden in den Umlandkreisen. Das

LABO habe eine Entkriminalisierung des Mietwagengewerbes in Berlin vorgenommen, in deren Folge viele Mietwagenunternehmen in die umliegenden Landkreise, insbesondere in einen Landkreis, abgewandert seien. Man habe den Landkreisen Unterstützung bei den Konzessionen angeboten, auch nach einer VBB-Aufsichtsratssitzung. Viele Landkreise hätten das Angebot genutzt. Der Landkreis Teltow-Fläming nehme an dem Austausch nicht teil, obwohl dort die höchsten Genehmigungszahlen für Mietwagenbetriebe zu verzeichnen seien. SenMVKU könne der Landrätin in Teltow-Fläming keine Weisungen erteilen, sondern nur an sie appellieren. Ob es sich um einen Überlastungsangriff handele, wolle sie nicht bewerten. Sie habe das Thema gegenüber den Ministern Genilke und Tabbert adressiert, jedoch sei das Verkehrsministerium nicht für die Konzessionserteilung zuständig. In Kürze werde sie Minister Crumbach treffen und das Thema erneut adressieren. Den Hinweis auf Minister Redmann habe sie nicht verstanden. Er sei seit 18. März im Amt und komme seiner Aufgabe nach.

Die Datenerhebung zum Mindestbeförderungsentgelt laufe. Im April nähmen LABO und Hauptzollamt Betriebsprüfungen bei ausgewählten Mietwagenunternehmen vor. Parallel erfolge eine Auswertung der aktuellen Rechtsprechung des VG Gelsenkirchen. Es treffe nicht zu, dass Verwaltungsgerichte Mindestbeförderungsentgelte bestätigten. Die Stadt Essen habe den hohen Anforderungen des Gerichts offenbar nicht entsprochen. Das Gericht habe wesentliche Teile der Regelung, methodische Defizite bei der Herleitung und Mängel bei der Bestimmung des Anwendungsbereichs beanstandet. SenMVKU wolle unter Beachtung der ergangenen Rechtsprechung rechtssicher vorgehen.

Die Bundesregierung wolle den Benzin- und Dieselpreis zum 1. Mai um rund 16 Cent entlasten. Der Bundesrat werde darüber am Freitag befinden. Dadurch werde auch das Taxigewerbe entlastet. – Die AG Schwarzarbeit habe ihre Arbeit geleistet. Die Landkreise seien eingebunden. Sie verweise auf die brandenburgische Kommunalverfassung. Sie sei nicht gegen eine Einbindung aller fachpolitischen Sprecher.

Stephanie Landgraf (SenMVKU) ergänzt, das LABO habe mit dem Beobachtungszeitraum auf den „Switch“ von vielen Anträgen beim Mietwagengewerbe zu wachsenden Antragszahlen beim Taxigewerbe reagiert. Prozesse, die sich beim Mietwagengewerbe bewährt hätten, würden auch dort etabliert, gewichtet nach Relevanz. Im Taxigewerbe existierten auch viele Einzelwagenunternehmen; man müsse die größeren Unternehmen in den Blick nehmen. Es sei richtig, dem nachzugehen, warum jetzt viele das Taxigewerbe für sich entdeckt hätten.

Tino Schopf (SPD) hebt hervor, das MIL könne gem. § 5 PBefGZV als oberste Landesbehörde einer Kreisordnungsbehörde durchaus eine Anweisung erteilen. Wie sei das Gespräch mit der Landrätin aus Teltow-Fläming am Rande des VBB-Aufsichtsrats verlaufen?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) vertritt die Ansicht, dass Uber und Co. gegen alles klagten, was ihnen nicht gefalle. SenMVKU könne noch drei Jahre darüber nachdenken, wie die Mindestentgeltverordnung formuliert werde, er prophezeie, dass trotzdem dagegen geklagt werde. Die Senatorin verweise auf ein Urteil im Eilverfahren eines unteren Verwaltungsgerichts. Es gebe auch andere Urteile. Wenn man aus Angst vor gegnerischen Anwälten zuwarte, werde das Taxigewerbe nicht mehr existent sein. Es gebe genügend andere Städte außer Essen, die entsprechend vorgehen. Wenn geklagt werde, werde man sehen, was mit der Klage passiere.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erklärt, sie werde den Minister bitten, das ihm Mögliche zu unternehmen, und ggf. auf eine Norm verweisen. Nach einer VBB-Aufsichtsratssitzung habe man eine Sitzung zur Information, Beratung und Unterstützung der Landkreise angeschlossen. Ob die Landrätin aus Teltow-Fläming bei diesem Termin zugegen gewesen sei, könne sie nicht sagen. – Essen habe den Vollzug ausgesetzt und wolle eine Überarbeitung vornehmen. Leipzig sei „noch nicht wieder an den Start gegangen“. Dies deute darauf hin, dass die Rechtsprechung bislang kein System bestätigt habe. Am 3. Juni werde es voraussichtlich zu einer BGH-Entscheidung zur Rückkehrpflicht für über Uber X gebuchte Mietwagen kommen; dabei würden auch Aussagen zur europarechtlichen Zulässigkeit erwartet. SenMVKU werde diese Rechtsprechung abwarten und auswerten und parallel die Dinge prüfen, die man brauche, um zu entsprechenden Regelungen zu kommen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erwidert, dass Essen rechtskonform nachrüste. Spätestens nach der BGH-Entscheidung wolle seine Fraktion das Thema wieder aufrufen und fragen, wie SenMVKU mit der Entscheidung umgehe. – Seine Fraktion werde dem Antrag der Linken zustimmen; auch wenn sie ein paar Punkte anders sehe, sei die Zielrichtung richtig.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) merkt an, das VG Gelsenkirchen habe in einem einstweiligen Rechtsschutzverfahren entschieden. Jetzt werde auf Hinweise des Gerichts reagiert und nachgearbeitet. Es werde sich vermutlich im Hauptsacheverfahren zeigen, ob dies ausreichend und rechtssicher sei.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechungen ab und beschließt, dem Plenum die Ablehnung des Antrags Drucksache 19/2304 – auch mit geändertem Berichtsdatum „31. August 2026“ – zu empfehlen.

Punkt 7 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD
Drucksache 19/3074

[0465](#)
Mobil

Temporäre Fußgängerüberwege ermöglichen – sichere Querung beschleunigt umsetzen

Johannes Kraft (CDU) schildert, dass von der Anordnung bis zur baulichen Umsetzung von FGÜs aus unterschiedlichen Gründen zu viel Zeit – bis zu zwölf Jahren – vergehe. Da FGÜs einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisteten, wolle die Koalition dies nicht hinnehmen und temporäre FGÜs ermöglichen, wenn sich die bauliche Umsetzung verzögere. Strom für die Beleuchtung könne man sich ggf. von Straßenlaternen holen.

Kristian Ronneburg (LINKE) signalisiert Zustimmung. Allerdings müsse man darüber hinaus bei der Umsetzung von ordentlichen FGÜs schneller werden. Wie wolle die Koalition hier zu besseren Ergebnissen kommen? Gebe es neben der Beleuchtung noch andere Streitthemen? Wie schnell könne SenMVKU mit den Bezirken zu einer Lösung kommen?

Oda Hassepaß (GRÜNE) erklärt, dass sie nichts gegen temporäre FGÜs und FGÜs habe. Der Antrag sei ein Tritt, weil der Senat nicht gehandelt habe. Das erste Maßnahmenpaket des Vorgängerssenats sei schon lange fertig. Von dem Sofortprogramm 2023 sei noch kein FGÜ

umgesetzt. An welchen Arbeitsschritten sei dies gescheitert? Wo könne man beschleunigen? Sei damit zu rechnen, dass in dieser Wahlperiode noch FGÜs umgesetzt würden? Führt temporäre FGÜs zu Doppelarbeiten? Bekämen SenMVKU und Bezirke dafür Ressourcen?

Johannes Kraft (CDU) stellt klar, dass der Antrag den Senat und die Bezirke bei der Umsetzung temporärer FGÜs unterstütze. Es gebe viele Herausforderungen: Vorschriften, Beleuchtung, Stromanschluss, Verfügbarkeit von Material, Leitungen im Untergrund. Die Sammelausschreibung habe Wirkung entfaltet und werde fortgesetzt. Die Änderung des BerlStrG trage zur Beschleunigung bei. Das Problem mit der Stromnetz Berlin GmbH sei adressiert; die Situation habe sich entspannt. Nicht jeder FGÜ müsse zwingend beleuchtet werden. Die Bezirke müssten temporäre FGÜs kontrollieren; auch dafür gebe es Möglichkeiten.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) macht geltend, dass die Prüfungsschritte auf Bezirksebene vielfältig und langwierig seien; dabei gehe es auch um die Lage und die Verkehrsmenge. Insofern hätte er begrüßt, wenn der Antrag mehr in die Richtung gegangen wäre, Vorschriften zu entschlacken. FGÜs müssten hell beleuchtet sein, entweder mit eigener Lampe oder mit Beleuchtung in der Umgebung. Temporäre FGÜs dürften nicht zu weniger Sicherheit führen, zumal das Fahrverhalten in Berlin und Deutschland anders als in anderen Ländern sei. Seine Fraktion werde dem Antrag trotz Bedenken im Hinblick auf die Sicherheit zustimmen.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) äußert, man werde sehen, wie viele FGÜs noch umgesetzt werden könnten.

Der **Ausschuss** beschließt, dem Plenum die Annahme des Antrags Drucksache 19/3074 zu empfehlen.

Punkt 8 der Tagesordnung

- a) Vorlage – zur Kenntnisnahme – [0466](#)
Drucksache 19/3098 Mobil
Masterplan Brücken 2025 bis 2040
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0440](#)
Über 1000 Brücken musst du gehen – Masterplan Mobil
Brücken, wie sanieren wir die Berliner Brücken?
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)
- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0469](#)
Masterplan Brücken 2025-2040 – strategische Mobil
Neuausrichtung der Brückenbaupolitik in Berlin
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD)

Vertrag.

Punkt 9 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.