

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

72. Sitzung
6. Mai 2026

Beginn: 14.04 Uhr
Schluss: 16.52 Uhr
Vorsitz: Lars Bocian (CDU), stellv. Vorsitzender

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Rolf Wiedenhaupt (AfD) moniert, dass SenMVKU die erbetenen Daten zum Thema Taxi-gewerbe noch nicht vorgelegt habe. Er erwarte diese spätestens zur nächsten Sitzung.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) teilt mit, dass ihr Haus noch keine Rückläufe von den Bezirken erhalten habe. Sobald diese vorlägen, werde SenMVKU die Fragen beantworten.

Zum weiteren Geschäftlichen 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

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

„Wieso hält die Senatsverwaltung einen Abbau des Radwegs Unter den Eichen und eine Verlagerung des Radverkehrs auf den Fußweg für gerechtfertigt – angesichts der Tatsache, dass dort nachweislich innerhalb von nur 12 Stunden rund 1 500 Menschen auf dem Rad unterwegs sind?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) führt aus, der Rückstau auf der Straße Unter den Eichen vor dem Botanischen Garten stadtauswärts aufgrund der Einengung für die Radverkehrsanlage führe zu Schwierigkeiten an der Kreuzung mit der A103. Darüber hinaus werde der Busverkehr durch den Rückstau behindert. Der Fußverkehr sei auf diesem Abschnitt überschaubar; im Eingangsbereich vor dem Botanischen Garten existiere eine übersichtliche Aufweitung mit LSA. 2,50 m Breite seien auf einem Großteil der Strecke gewährleistet. Für Bereiche mit Schäden durch Wurzelaufbrüche bestehe kein Betretungsverbot bzw. eine Absicherung. Die gemeinsame Nutzung durch Fuß- und Radverkehr werde die bauliche Situation nicht verändern. Im Geoportal seien für zwölf Stunden im Jahr 2023 1 440 Fahrräder angegeben. Dabei handele es sich um eine Querschnittszählung beider Fahrtrichtungen. Für den Kfz-Verkehr seien im gleichen Zeitraum 38 800 Fahrzeuge in beiden Fahrtrichtungen angegeben.

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt, warum dem Bezirk Steglitz-Zehlendorf keinerlei Begründung oder Analysen für diesen Radwegestoppalleingang des Senats geliefert worden seien.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, es gebe keinen Radwegestopp, weil der Radweg erhalten bleibe und mit dem Fußgängerweg zusammengelegt werde. BzStR Aykal sei entsprechend unterrichtet worden.

Tino Schopf (SPD) stellt für seine Fraktion folgende Frage:

„Ich finde den Gehweg, den Sie gerade angesprochen haben, nicht verkehrssicher. Durch die Baumwurzeln reicht der Platz an manchen Stellen nicht aus. Inwieweit wurden vor dieser Entscheidung Alternativen geprüft, zum Beispiel bei den LSA? Inwieweit wurde geprüft, den gesonderten Fahrstreifen stadteinwärts für Radverkehr in beiden Richtungen zu öffnen?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) versichert, dass sie sich mit dem zuständigen Abteilungsleiter vor Ort alternative Möglichkeiten angesehen habe, auch die Möglichkeit eines gegenläufigen Fahrradverkehrs auf dem gesonderten Fahrstreifen, aber zu der Einschätzung gekommen sei, dass die jetzt geplante Lösung am sinnvollsten sei. Man schaue sich auch noch das Nebenstraßennetz für die Radfahrenden an.

Tino Schopf (SPD) fragt, warum die Senatorin jetzt Fakten schaffe, obwohl 2028 ohnehin ein Umbau/eine Sanierung vorgesehen sei.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, es gebe noch keine fertiggestellte Planung für Unter den Eichen, sodass derzeit nicht absehbar sei, ob 2028 ein Umbau stattfinde. Da es hier um Sicherheitsaspekte und den flüssigen Verkehr gehe, habe man sich zu der Anordnung veranlasst gesehen.

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

„Aufgrund der heutigen Presseberichterstattung frage ich den Senat zu der angespannten Verkehrssituation an der Kreuzung Landsberger Allee/Petersburger Straße. Dort kommt es gerade zu erheblichen Problemen mit der Straßenbahn. Die Züge stauen sich, weil zu wenige Straßenbahnen die Kreuzung am ehemaligen SEZ passieren können. Die BVG hatte Anpassungsmaßnahmen getroffen, aber zwei große Probleme bleiben: die Langsamfahrstelle der Straßenbahn und die Baustelle an der Petersburger Straße bis 2028, wodurch der Autoverkehr in beiden Richtungen nur auf einer Straßenseite geführt wird. Wie löst der Senat diese Situation auch im Sinne des Nahverkehrs und der Fahrgäste möglichst kurzfristig positiv auf?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) legt dar, dass man die Situation vor Ort analysiere und schauen werde, ob und ggf. welche Maßnahmen man ergreifen werde.

Kristian Ronneburg (LINKE) bemerkt, dass die Grünzeiten für den Autoverkehr schon angepasst worden seien, sodass sich die Frage stelle, was man noch für die Beschleunigung des Straßenbahnverkehrs machen könne. Die neue Ampelschaltung am Frankfurter Tor funktioniere nicht richtig. Bis wann könne man dort mit einer Umprogrammierung rechnen?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erklärt, dass die Situation am Frankfurter Tor bekannt sei. Die LSA setze die Logik noch nicht um. Man sei „mit Hochdruck dran“.

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

„Gestern hat der Senat einstimmig beschlossen, sich um die Olympischen Spiele und die Paralympics zu bewerben. Es gibt im Tagesspiegel ein Zitat des Regierenden Bürgermeisters: Wir können quasi morgen die Spiele ausrichten, weil wir auf die vorhandene Infrastruktur setzen. – Vor diesem Hintergrund frage ich: Bedeutet das auch, dass diese Stadt in der Verkehrsinfrastruktur meint, bereits jetzt Olympische Spiele ausrichten zu können, oder werden Sie bis zum Bewerbungsschluss noch ein Verkehrskonzept dafür vorlegen?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) führt an, dass Berlin im Vergleich zu Hamburg, Köln und München mit seiner Verkehrsinfrastruktur an den Spielstätten exzellent aufgestellt sei.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) fragt nach, ob zutreffe, dass SenMVKU keinen Plan habe, wie die zusätzlichen Verkehre während der Olympischen Spiele bewältigt werden könnten.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) teilt mit, dass SenMVKU im Rahmen der Bewerbung Vorschläge unterbreitet habe. Berlin sei bereits heute exzellent aufgestellt.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 3 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) berichtet, dass die Arbeit an der Sharingstrategie formal abgeschlossen sei. Mit dieser schaffe man Ordnung auf den Gehwegen und im Straßenraum und erhöhe die Verkehrssicherheit, insbesondere für vulnerable Gruppen. Es handele sich um ein Gesamtkonzept für geteilte und vernetzte Mobilität, u. a. mit Errichtung von baulichen Mobilitätsstandorten, wo Sharingfahrzeuge angeboten und gemietet werden könnten. Mit dem Hub-only-Ansatz könnten gemietete Fahrzeuge nicht mehr außerhalb der Hubs abgestellt werden. Man unterscheide Stadtgebiete nach Dichte und Funktionsmischung. Null und eins bezeichne Gebiete mit hoher Dichte und Mischung, die für Sharingangebote gut geeignet seien. Drei bezeichne Gebiete mit geringer Dichte und Mischung, die für Sharingangebote weniger gut geeignet seien. Für die Gebiete null, eins und zwei seien ca. 3 000 bauliche Mobilitätsstandorte, davon 500 nicht nur für zweirädrige Fahrzeuge, vorgesehen; derzeit gebe es dort 560 Standorte. Für Sharing-E-Scooter und -Fahrräder sollten zwischen den Mobilitätsstandorten Parkverbotszonen eingerichtet werden. Die maximale Laufdistanz solle 100 m im Gebiet null und 200 m in den Gebieten eins und zwei nicht überschreiten. Die BVG solle die Mobilitätsstandorte errichten und betreiben. Vorgesehen sei ein Monitoring- und Evaluationskonzept, mit dem Umsetzung und Wirkung überprüft werden sollten; auf dieser Basis solle ggf. nachgesteuert werden. Die Strategie sei im Herbst 2025 in einem Dialogverfahren mit Stakeholdern diskutiert und weiterentwickelt, offene Fragen seien weitestgehend gemeinsam geklärt und bei Bedarf Anpassungen an der Strategie vorgenommen worden.

Die Rhenaniabrücke werde ein neues Wohngebiet erschließen. Zugrunde liege ein städtebaulicher Vertrag von 2018. Man habe eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit der Realisierungsträgerin und der Planungsgemeinschaft gefunden und damit neue Wege zur Planung von Brückenbauwerken beschritten. Der erste Spatenstich sei in der vergangenen Woche erfolgt. Die Fertigstellung der Brücke sei für Anfang 2028 vorgesehen.

Im Nachgang zur letzten Sitzung [TOP 3] berichte sie, dass bei der BVG 250 Sicherheitskräfte für alle Schichten eingesetzt würden, also bei einem Dreischichtensystem ca. 83 pro Schicht.

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt, wann die Sharingstrategie in Kraft und die E-Scooter von den Gehwegen weg sein würden, ob die Finanzierung gesichert sei, wo die Sharingstrategie im Haushalt stehe, ob die Ausstattung der Außenbezirke mit Leihrädern gesichert sei und welche Preisabstufungen in den Bezirken vorgesehen seien.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, die Sharingstrategie sei auf den Zielzustand 2035 ausgerichtet. Bei einem Zubau von 300 Standorten pro Jahr könnten 2027 1 000 und 2031 2 000 Standorte realisiert werden, sodass bereits vor 2035 spürbare Verbesserungen erwartet würden. Da es sich um bauliche Anlagen handele, sei dieser Plan sehr ambitioniert. Zur Finanzierung sollten Standortpartner für Standorte auf privaten Flächen Bundesfördermittel für Planungs- und Errichtungskosten sowie Anbieterentgelte zur Deckung der Betriebskosten erhalten. Verbleibende ungedeckte Planungs- und Errichtungskosten werde die BVG als Betreiber in eigenem Risiko übernehmen, sodass Landesmittel derzeit nicht notwendig seien.

Dr. Julius Menge (SenMVKU) ergänzt, dem Hauptausschuss werde die Sharingstrategie vorgelegt. Es gebe eine Abstufung für unterschiedliche Bereiche, die er im Moment nicht darlegen könne.

Oda Hassepaß (GRÜNE) bittet um Auskunft, ab wann der Hub-only-Ansatz gelte und ob alles schon in die neue MAX-App integriert sei.

Kristian Ronneburg (LINKE) erkundigt sich danach, welche Ziele das Konzept für die Kombination von Sharingangeboten mit dem Nahverkehrsticket verfolge.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) schlussfolgert, dass der Hub-only-Ansatz bei 500 oder 800 Hubs noch nicht gelten könne, weil die Abstände zu groß seien, sondern erst ab 2 000 oder 2 500 Hubs. Wie sei dies angedacht? Zehn Jahre für Planung und Aufstellung seien sehr lang. Werde eine „serielle Baugenehmigung“ beantragt, oder erfolge eine Einzelbeantragung pro Hub?

Catrin Wahlen (GRÜNE) fragt, mit welchen Maßnahmen sehbehinderten, blinden und mobilitätsingeschränkten Personen zeitnah eine sichere Mobilität ermöglicht werden könne.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erläutert, es sei geplant, das Angebot in die MAX-App aufzunehmen und die Jelbi-App abzuschaffen. Sie wolle mit der MAX-App zu anderen Ticketangeboten und -vertrieben kommen. Ihres Wissens handele es sich nicht um Baugenehmigungen, sondern um Sondernutzungen, die beantragt werden müssten. Dabei müsse man jeweils die Gegebenheiten vor Ort betrachten, die Standorte sollten aber ziemlich ähnlich aussehen. 300 Standorte pro Jahr zu errichten, sei ambitioniert. Man stehe im Austausch mit dem ABSV. Geofencing sei noch nicht so ausgereift, dass virtuelle Anlagen dies schon gleichermaßen abdecken könnten. Gleichwohl werde der Vertrag mit der BVG so gestaltet, dass virtuelle Hubs in der Übergangsphase, sobald technisch möglich, errichtet würden.

Dr. Julius Menge (SenMVKU) fügt hinzu, die Hubs würden räumlich gebündelt in großer Anzahl errichtet. Wenn man dort zum Hub-only-Ansatz übergehen könne, erfolge dies. Bis dahin gölten die Bestandsregelungen. Eine beschleunigte Umsetzung werde angestrebt. Die Sharingstrategie sei ambitioniert, aber realistisch.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) hält fest, dass der Hub-only-Ansatz schrittweise in bestimmten Bereichen umgesetzt werde und ansonsten noch die alten Abstellregeln gölten.

Oda Hassepaß (GRÜNE) stellt die Frage, wann und in welcher Reihenfolge der Hub-only-Ansatz in den Bezirken angewendet werde.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) begrüßt den Hub-only-Ansatz. Wo lägen die systemischen Vorteile der MAX-App, und wie könnten die offenbar bestehenden Nachteile beseitigt werden?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) schildert, die MAX-App werde mit Hamburg realisiert, wobei im HVV noch keine Zustimmung erzielt worden sei. Es gebe keine technischen Schwierigkeiten. Vielmehr sei noch Überzeugungsarbeit im HVV zu leisten. Sie sei zuversichtlich, dass die MAX-App an den Start gehen werde. Andere Städte wollten sich dem anschließen. Eine einheitliche Plattform für ganz Deutschland wäre sinnvoll.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, ob mit BVG und VBB alle Fragen geklärt seien.

Antje Kapek (GRÜNE) greift auf, dass die Konstruktion der App noch nicht so weit fortgeschritten sein solle. Warum werde der prämierte DB-Navigator nicht als Grundlage genommen? Werde dies zumindest als Plan B in Erwägung gezogen?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) berichtet, in Hamburg solle eine Gesellschaft gegründet werden. Erst dann könne die BVG „nachlegen“. Die Nutzung des DB-Navigators sei teuer. Daher solle sich der ÖPNV davon unabhängig machen.

Dr. Julius Menge (SenMVKU) setzt fort, der Hub-only-Ansatz gelte bereits im Umfeld der 560 etablierten Standorte. Dieses System werde weiter ausgebaut. Man gehe in verschiedenen Bezirken parallel vor. Möglicherweise werde es zu einem Wettbewerb der Bezirke kommen. Es gebe je nach Angebot unterschiedliche Stationstypen. Die Frage sei, wie viele Fahrzeuge für Berlin verträglich seien, um die Ziele der Sharingstrategie zu erreichen. Sperrzonen seien bereits im Geodatenportal hinterlegt, z. B. Grünanlagen, bestimmte Bundeseinrichtungen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) konstatiert, dass Hamburg die Gesellschaft gründe und Berlin die App dann nur mitnutzen dürfe.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) sagt, dass Berlin und Hamburg aufgrund der Vorarbeit unterschiedliche Anteile einbringen würden. Hamburg werde die Komplementärin und Berlin die Kommanditistin. Dafür müsse die Komplementärin erst einmal existieren.

Der **Ausschuss** schließt den Tagesordnungspunkt ab.

Punkt 4 der Tagesordnung

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

Kristian Ronneburg (LINKE) begrüßt die Vorlage des Masterplans Brücken, der ein gutes Werk sei. Wie solle er umgesetzt werden? Welche Schwerpunkte würden gesetzt? Welche Verbesserungen seien in den nächsten Monaten und Jahren zu erwarten? Die Erhaltung der

Infrastruktur sei in Deutschland und Berlin in den letzten Jahren vernachlässigt worden. Deshalb dürfe man bei der Sanierung nicht nachlassen, müsse aber strategischer vorgehen und Ersatzbauten so planen, dass die Stadt am Laufen gehalten werde und kurzfristige Sperrungen vermieden würden. Die Konsequenzen müsse man tragen; in den nächsten Jahren stünden harte Entscheidungen bei Personal und Finanzen an.

Tino Schopf (SPD) erklärt, dass das Anliegen des Besprechungspunktes der Koalitionsfraktionen klar sei.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) trägt vor, dass man dieses Thema jetzt strukturiert und strategisch angehe. Der Senat habe den Masterplan Brücken 2025 bis 2040 am 24. März beschlossen, um den Instandsetzungsrückstau an den Berliner Brücken systematisch und nachhaltig abzubauen. Berlin sei auf ein leistungsfähiges Infrastrukturnetz und sichere Brücken angewiesen. In der Zuständigkeit des Landes Berlin befänden sich aktuell 1 047 Brückenbauwerke. Grundlage des Masterplans sei eine umfassende Bestandsanalyse mit Stand Juni 2025. Viele Brücken seien über 100 Jahre alt. Zahlreiche Bauwerke seien den heutigen Anforderungen nicht mehr gewachsen. Dies gelte teilweise auch für jüngere Bauwerke. Die aktuellen Zustandsbewertungen zeigten Handlungsbedarf auf. Nur 19 Prozent der Brücken befänden sich in einem guten oder sehr guten Zustand. Der Rest bedürfe systematischer Bauwerkskontrolle, turnusmäßiger und priorisierter Erhaltungsmaßnahmen bzw. eines Ersatzneubaus. Folgen seien Lastbeschränkungen, Sperrungen und Einschränkungen im Verkehr.

Planungs- und Genehmigungsverfahren im Infrastrukturbereich dauerten derzeit im Durchschnitt mindestens zehn Jahre. Um ein dauerhaftes Gleichgewicht zwischen Alterung und Erneuerung zu erreichen, müssten jährlich mehr als zehn Brücken ersetzt werden; aktuell seien es vier bis sechs. Bis 2040 müsse man 175 bestehende Brücken neu bauen und 125 grundlegend instandsetzen. Der Senat setze im Masterplan auf Priorisierung, Beschleunigung, Digitalisierung und Nachhaltigkeit. Ziel sei die langfristige Sicherung der Berliner Infrastruktur.

Arne Huhn (SenMVKU) ergänzt mithilfe einer Präsentation, es gehe in Landeszuständigkeit um 1 047 Brückenbauwerke an 913 Brückenstandorten, die in Anlage 1 aufgelistet seien; die Differenz ergebe sich durch mehrere Teilbauwerke an einzelnen Standorten. Anlage 2 enthalte eine ausführliche Darstellung der Zustände nach zeitlichem und bezirklichem Kontext. Brückenbauwerke hätten je nach Material eine Nutzungsdauer von 80 bis 100 Jahren, die aber bei starker Verkehrsbelastung, insbesondere durch Wirtschafts- und Lkw-Verkehr, nicht erreicht werde. Daher seien z. T. auch bei 60 Jahre alten Bauwerken Ersatzneubauten erforderlich. In der Altersgruppe von 31 bis 60 Jahren sei eine große Häufung festzustellen, ebenso bei Brücken über 60 Jahren. Für die Instandsetzungsstrategien seien Materialien und Baukonstruktionen wichtig. Materialdefizite spielten eine wichtige Rolle, er nenne spannungsrisikokorrosionsgefährdeten Spannstahl und Alkali-Kieselsäure-Reaktion im Beton. Stahlbrücken seien in Berlin stark verbreitet; Korrosionsschutz müsse nach 30 Jahren grundhaft erneuert werden. Holzbrücken gebe es v. a. in Grünanlagen; sie bedürften einer besonderen Strategie.

Der Investitions- und Instandsetzungsrückstau sei enorm und müsse angegangen werden, um die Infrastruktur funktionsfähig zu halten. Bei 81 Prozent der Brücken bestehe Handlungsbedarf, insbesondere bei 73 Brücken mit einer Zustandsnote über 3,0. 283 weitere Brücken müsse man besonders im Auge behalten. Ein weiteres Bewertungsinstrument sei der Traglastindex. Nur mit beiden Faktoren könne man die Bauwerke systematisch einstufen und den

Handlungsbedarf ableiten. 175 Brückenersatzneubauten sowie 125 Erhaltungsmaßnahmen mit größerem Instandsetzungsbedarf seien in den nächsten 15 Jahren erforderlich. Es handele sich um ein Gesamtinvestitionsvolumen von rund 1,8 Mrd. Euro. Im Hinblick auf bestimmte Bauwerkskonstruktionsarten, z. B. Fertigteilbrücken der DDR-Baureihe BT 70, seien einige Stadtteile, insbesondere Marzahn, Hohenschönhausen und Hellersdorf, stärker vertreten.

Der Masterplan solle einmal pro Jahr aktualisiert und fortgeschrieben werden, sodass Bauwerksdaten und Bearbeitungsstände transparent seien. Man habe zehn Handlungsfelder mit 55 Maßnahmenvorschlägen in unterschiedlicher Priorisierung erarbeitet. Die Handlungsfelder beträfen Personal, Finanzen, Bürokratieabbau, Vertrags- und Vergabemanagement, Zusammenarbeit mit Leitungsbetrieben u. a. Aktuell schaffe man vier bis sechs Brücken pro Jahr, müsse aber mindestens zehn schaffen. Deshalb müsse man an Strukturen und Abläufe herangehen und mit Digitalisierung und anderen Instrumenten dafür sorgen, dass Termin, Qualität und Kosten in der Balance blieben. Die Ingenieurbüros seien bekannt; deshalb wäre eine Systematisierung mit ULV-Listung für diese Leistungen sinnvoll. Die Arbeitsanweisung Bau bedürfe einer Aktualisierung, insbesondere für Brückenersatzneubauten. Andere Bundesländer hätten dafür eigene Arbeitsanweisungen erlassen. SenMVKU wolle diese Idee verfolgen.

Bei der Finanzierung sei Kontinuität wichtig. Man brauche pro Jahr rund 100 Mio. Euro für die investiven Maßnahmen, 25 Mio. Euro für die konsumtiven Maßnahmen und 10 Mio. Euro für die bauvorbereitenden Maßnahmen. Dies wäre über 15 Jahre sicherzustellen. Um die Leistungssteigerung umsetzen zu können, brauche man mehr Personal in der Projektbearbeitung und bei der Digitalisierung, die strukturiert angegangen werden müsse. Hier seien andere Bundesländer deutlich weiter. Der Austausch solle verstärkt werden. Man habe begonnen, Planlauf- und Planprüfmanagement in digitale Prozesse umzusetzen. Die Optimierung der Projektabläufe sei ein Kernthema. Wichtig sei die Zusammenarbeit und Koordination mit Planungsbüros, Baufirmen, Leitungsbetrieben und DB, damit Maßnahmen gebündelt umgesetzt werden könnten. Bei der Vergabe brauche man mehr Freiräume; mit der Direktbeauftragung bei freiberuflichen Leistungen für Umwelt- und Bodengutachten, bahnspezifische Aufgaben etc. könnte man deutlich schneller werden. In der Tiefbauabteilung gebe es Korruptionssicherheitssebenen, sodass solche Freiräume eingeräumt werden könnten. Lagerplätze für Behelfsbrücken wären wichtig, um in Krisensituationen schneller reagieren zu können. Öffentlichkeitsarbeit und Transparenz seien für die Akzeptanz von Baustellen wichtig.

Antje Kapek (GRÜNE) äußert, dass der Masterplan ein Hilferuf der Verwaltung sei, denn sie sei „deutlich hinter der Welle“, sodass drastische Maßnahmen nötig seien. Wenn man von dem Gebot Abstand nähme, dass der Verkehr während der Bauzeit aufrechterhalten bleiben müsse, könnte man erheblich schneller werden. Von einer Strategie könne noch keine Rede sein, denn ein Zeit-Maßnahmen-Umsetzungsplan liege nicht vor. Die Frage sei, wie viel von den 1,8 Mrd. Euro bereits finanziert bzw. durch das Sondervermögen abgedeckt sei. Widersprüchlich sei, dass der Senat für die Olympischen Spiele eine goldene Brücke am Brandenburger Tor plane, aber gleichzeitig die Instandsetzung der Brücken hinter dem Görlitzer Park nicht übernehmen könne. Über den Einsatz und die Freigabe von Haushaltsmitteln müsse im Hauptausschuss beraten werden. Welche Überlegungen gebe es zur Schaffung zusätzlicher Personalstellen? Was sei in den nächsten beiden Jahren ausfinanziert? Welche Brücken würden angegangen? Wann werde es für die noch offenen Maßnahmen einen Zeitplan geben?

Tino Schopf (SPD) spricht an, dass der Masterplan bereits Zeitpläne enthalte. Inwieweit seien diese mit SenStadt hinsichtlich der Errichtung und Erschließung neuer Wohnquartiere und mit der DB in Bezug auf i2030 abgestimmt? Wie sei die Tiefbauabteilung aufgestellt, und welcher Stellenbedarf ergebe sich für die Aufgaben in den nächsten Jahren? Wie viele Planungsbüros und Baufirmen würden benötigt? Was sei realistisch umsetzbar? Die Mittel aus dem Sondervermögen des Bundes seien schon gebunden. Welche alternativen Finanzierungsmöglichkeiten würden erwogen? Gebe es auf Bundesebene Überlegungen über 2036 hinaus?

Oda Hassepaß (GRÜNE) vertritt die Ansicht, dass alles möglichst schnell umgesetzt werden müsse und schneller Bauen teurer sei, aber im Hinblick auf die Folgekosten beim Einzelhandel, Ersatzverkehr usw. gesamtwirtschaftlich günstiger sein könne. Der Modalsplit solle zugunsten des Umweltverbundes verschoben werden. Durch eine stärkere Verkehrsbelastung, insbesondere durch Lkws, seien die Brücken schneller kaputt gegangen. Müsse man die Brücken nun immer öfter erneuern, oder gebe es ein Konzept für die Umleitung des Lkw-Durchgangsverkehrs um Berlin herum? Beschleunigte Prozessabläufe könnten nicht nur auf Brücken, sondern auch auf Radverkehr und schulisches Mobilitätsmanagement bezogen werden. Sei die Übertragung auf andere Projektbereiche geplant?

Kristian Ronneburg (LINKE) erkundigt sich nach der Abstimmung der Planungsschritte mit der BVG. Wie viele Stellen seien eingeplant, und wie sei der aktuelle Besetzungsstand? Was sei bereits in der Finanzplanung vorgesehen, und was müsste noch hinzukommen? Setze SenMVKU auf Totalsperrungen während der Bauphase? Zeitgewinne lägen auf der Hand, andererseits müsse der Verkehr gut organisiert werden. Würden die Arbeiten in Korridoren organisiert? Wie viel Puffer sei noch drin? Welche Überraschungen lauerten dort noch? Bei den Görlitzer-Park-Brücken stelle sich die Frage, ob das Land Berlin die Verantwortung übernehme. In Marzahn-Hellersdorf müsse fast die Hälfte der Brücken neu gebaut werden. Wie solle dies koordiniert werden? Wie sei der Stand bei der Suche nach Lagerplätzen?

Catrin Wahlen (GRÜNE) führt an, dass Sperrungen von Autobahn- und Bahnbrücken große Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen in der Stadt hätten. Dieser Aspekt fehle komplett. Sie interessiere der Zustand der Görlitzer-Park-Brücken. Gebe es ein Gutachten, das man einsehen könne? Was ergebe sich aus der von der DB angekündigten Sperrung am 30. Juni? Könne SenMVKU zusichern, dass die Grünflächen betretbar blieben? Wie fließe die Rückmeldung aus dem RdB in den weiteren Prozess ein?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) begrüßt, dass die Verwaltung endlich einen Lösungsansatz präsentierte, um „vor die Welle zu kommen“, nachdem das Thema in den letzten 20, 25 Jahren „verschlafen“ worden sei. Durch die geringe Zahl von Aufträgen in der Vergangenheit fehlten Brückenbauingenieure in den Firmen und Ausbildungskapazitäten an den Universitäten. Wie realistisch sei, dass für die Umsetzung des Masterplans genügend Brückenbauingenieure zur Verfügung stehen würden? Totalsperrungen hätten große Auswirkungen auf die Stadt. Wenn sich die Maßnahmen des Masterplans verzögerten, stünden u. U. wichtige Brücken in der Olympiizeit 2036-2044 nicht zur Verfügung. Wie sicher sei der Zeitrahmen? Seien größere Bauvorhaben im Rahmen von PPP vorgesehen, die zu Gebühren führen würden?

Dr. Matthias Kollatz (SPD) unterstreicht, dass der Masterplan ein wichtiger Schritt sei. Schneller Bauen sei nicht teurer. Eine Festlegung im Parlament sei wichtig, dass die Priorität auf möglichst preiswertem Bauen liege, ggf. mit Totalsperrungen, wenn diese zu wesentlichen

Kosteneinsparungen führten. Den Wunsch nach einem kontinuierlichen Finanzstrom teile er. 150 bis 200 Mio. Euro pro Jahr halte er für richtig. Gebe es dafür mit dem Sondervermögen des Bundes die notwendige Flexibilität? Zur Bauunterhaltung bitte er um ergänzende Ausführungen. Seien die Brücken, die durch die Sperrung auf der A100 derzeit überbeansprucht würden, im Masterplan enthalten? Diese müssten auf jeden Fall aufgenommen werden. Ein Teil der Misere sei durch eine tolerierte Überbelastung der Brücken entstanden. Wenn Brücken für bestimmte Lasten ausgelegt seien, müssten diese künftig auch eingehalten werden.

Johannes Kraft (CDU) bemerkt, der Masterplan sei als langfristiges Planwerk mit klaren Prioritäten ein Meilenstein für die Infrastruktur der Stadt und werde fortgeschrieben. Wie gehe man mit den aktuell stärker belasteten Brücken um? Könne man Geschwindigkeitsbegrenzungen tonnageabhängig staffeln, um Brücken zu entlasten? Er frage nach den Kernaspekten zu den Themen Bürokratieabbau, Digitalisierung und Vergabe. Die BerlAVG-Änderung könne im Masterplan noch nicht antizipiert sein. Wie schätze SenMVKU diese ein? Wo könnten in der LHO Dinge verändert werden, um kostengünstiger und schneller zu werden? Bei Ausschreibungen sollten auch die volkswirtschaftlichen Kosten betrachtet werden.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) betont, im Masterplan liege eine Strategie mit Zeit-, Maßnahmen- und Umsetzungsplan vor, nachdem sie seit knapp zwei Jahren in Verantwortung stehe. Von Dezember 2016 bis März 2023 sei die Senatsverwaltung von grünen Senatorinnen geführt worden. Die Schäden an den Brücken seien seit vielen Jahren absehbar gewesen, ohne dass die Fachleute der Verwaltung „erhört“ worden seien; jetzt seien sie „erhört“ worden. Im Sondervermögen seien viele Maßnahmen hinterlegt, ebenso in der Anmeldung zur I-Planung. Das Sondervermögen biete größere Spielräume als der Haushalt mit seiner Jährlichkeit. Angesichts des Betrags von 1,8 Mrd. Euro und „klammer Kassen“ im Bund und im Land werde man über alternative Finanzierungsformen nachdenken müssen. Schnelleres Bauen sei volkswirtschaftlich sinnvoller. Das BerlAVG sollte so geändert werden, dass dies als wirtschaftlich betrachtet werde; nicht der günstigste Preis solle maßgeblich sein. Berlin sollte sich hier gegenüber der Bundesgesetzgebung nicht selbst einengen, sondern größeren Spielraum geben, um – auch gegenüber Brandenburg und darüber hinaus – wettbewerbsfähig zu bleiben. Die europäischen Werte sollten in Bund und Land übernommen werden.

Mit dem 17. Bauabschnitt der A100 und der TVO Sorge man dafür, dass der Lkw-Verkehr nicht mehr durch die Stadt fahren müsse und die Kieze entlastet würden. Der Vergleich zwischen Brücken und Radverkehr könne nicht gezogen werden. Bei Brücken gehe es um marode Infrastruktur, die Ersatzneubauten und Grundinstandsetzung erfordere. Dies habe nichts mit neuen Radwegen zu tun.

Zu den Görlitzer-Park-Brücken habe seit 1994 ein Mietvertrag zwischen der DB und dem Bezirk Treptow-Köpenick bestanden, der zum 30. Juni 2026 durch die DB gekündigt worden sei. Die DB halte offenbar eine Sperrung für notwendig. Dies liege nicht in der Verantwortung der SenMVKU. Sollte man die Brücken übernehmen, würde man sie wegen ihres Zustands im Hinblick auf die Verkehrssicherungspflicht auch zum 1. Juli sperren und einer sorgfältigen Prüfung unterziehen. Der Bezirk habe schon lange Kenntnis vom Zustand der Brücken. Offensichtlich führe nach ihrer Information auch der vom Bezirk aufgebrachte Belag zu der Sperrung. Die Gespräche zwischen DB und Bezirk liefen seit Oktober 2025. Nach ihrem Kenntnisstand stünden die Grünflächen an den Brücken in der Verantwortung des Bezirks. SenMVKU sei in Gesprächen auf Fachebene und werde Gespräche auf Senatorebene führen.

Es würden immer entsprechende Risikozeiträume eingeplant, bei Beginn eines Bauvorhabens wisse man aber nicht, wie sich dieses tatsächlich entwickeln werde. Im Hinblick auf Effizienz, Bauzeit und Kosten müsse man alle Potenziale heben, die EU-rechtlich möglich seien. Das InfZuG sei auf dem Weg. Es enthalte viele Planungs- und Genehmigungsbeschleunigungen. Diese müsse man auf Landesebene umsetzen und zu partnerschaftlichem Bauen kommen.

Arne Huhn (SenMVKU) ergänzt, Brückenneubauten seien auch eine Chance, Brücken an neue Nutzungsanforderungen anzupassen. In den Anlagen 4 und 5 seien konkrete Projektlisten enthalten. Dort seien Priorisierungen und zeitliche Einstufungen vorgenommen worden. Bauwerksdaten, Umsetzungsstand und Projektlisten würden jährlich fortgeschrieben. Es handle sich letztlich um eine Daueraufgabe, bei der man aber wieder „vor die Welle“ und zu einem beherrschbaren Maß kommen müsse. Bei Brücken in Modulbauweise spreche einiges dafür, dass diese wieder so errichtet werden könnten. Einige seien schon einem Ersatzneubau zugeführt worden. Dafür brauche man in Summe zehn Jahre. Durch die Anpassung des § 24 LHO könne man auf Basis einer erweiterten Vorplanung in die funktionale Ausschreibung wechseln, um gezielt Baufirmen anzusprechen, die Modulbauweise praktizierten. Natürlich werde es auch Standorte geben, wo weiterhin ein Prototyp notwendig sei. Ein Vorschlag sei, Bewertungskriterien zu erarbeiten, wie man u. U. trotz höherer Kosten durch die Verkürzung der Bauzeit letztendlich in der Gesamtbetrachtung Kosten sparen könne. Bei Sicherheitsbedenken müssten ggf. auch Sperrungen vorgenommen werden. Das Thema Korridor sei ein Thema weg vom Prototyp bzw. der Bündelung von Tätigkeiten. Er verweise hierzu auf sieben Parkbrücken in Spandau, die zusammen bearbeitet würden. Die Maßnahmen am S-Bahn-Ring würden mit der DB strategisch geplant, um Sperrzeiten für Fahrgäste zu minimieren und ggf. mehrere Brücken gleichzeitig anzugehen. Bei zwei Teilbauwerken könne die Verkehrsverbindung auf der Brücke mit Einschränkungen aufrechterhalten werden.

Alle Maßnahmen im Masterplan seien in die I-Planung aufgenommen worden. Man sei „eher im Neunzigerbereich der Auslastung der Stellen“ und brauche mehr Stellen. Spätestens mit dem Doppelhaushalt 2028/29 müsse da etwas passieren; ansonsten müssten die Zahlen im Masterplan reduziert werden. Der Masterplan enthalte nur Brücken in Landeszuständigkeit. Für Brücken, die hinzukämen, brauche man entsprechendes Personal. Auch für Tunnelbaumaßnahmen müssten Gelder und Personal vorgehalten werden. Die Ressourcen am Markt seien begrenzt. Schwierigkeiten, in Berlin Angebote abzugeben oder Projekte zu planen und umzusetzen, verleiteten die Beteiligten dazu, in andere Bundesländer zu gehen. Damit die Attraktivität Berlins als Auftraggeber erhalten bleibe, sei es erforderlich, Dinge zu vereinfachen und kooperativ zu besprechen. Der Masterplan habe Resonanz ausgelöst. Die Gespräche liefen. Abstimmungen mit anderen Infrastrukturträgern würden weiter intensiviert. Die Leitungsbetriebe müssten ihre Kapazitäten für Planung und Umsetzung anpassen. Auch mit der BVG liefen Gespräche, um Ressourcen durch Bündelung von Aufgaben zu schonen. Er verweise auf den Verkehrsknoten Marzahn und die Allee der Kosmonauten.

Man könne Last- und Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Brückenbauwerken verhängen, um die Nutzungsdauer zu verlängern. Es gebe Bestrebungen der Bundesländer, den Bußgeldkatalog anzupassen. Ein Bußgeld von 80 Euro stehe in keinem Verhältnis zu dem Aufwand eine Kontrolle. Die SenMVKU kontrolliere Lkw-Transporte auf ihren Baustellen. – Der RdB habe den Masterplan auf seiner Tagesordnung gehabt und in den Ausschuss verwiesen. Die BzStR sollten noch ein Schreiben mit Unterlagen bekommen.

Antje Kapek (GRÜNE) fragt nach den Kosten der in der Olympiabewerbung geplanten goldenen Brücke. Es reiche nicht, bei den Görlitzer-Park-Brücken auf den Bezirk zu verweisen. In der Nähe von BKA und MAD lägen eine Brache und ein kriminalitätsbelasteter Ort, sodass der Senat gefordert sein werde. Beim Thema Brücken greife eine parteipolitische Betrachtung zu kurz. Egal wer in der Vergangenheit oder Zukunft Verantwortung trage, sei damit konfrontiert, dass man mehr tun müsse, als man finanzieren und personell stemmen könne. Der Masterplan sei keine vollumfängliche Lösungsstrategie, denn es sei noch nicht gewährleistet, dass zehn Brücken pro Jahr abgearbeitet werden könnten. SenMVKU habe selbst ausgeführt, dass dafür vieles geprüft und angepasst werden müsse. Dass in Reinickendorf noch alle Maßnahmen offen seien, zeige, dass es sich um einen Hilferuf handele, weil mehr passieren müsse, um „vor die Welle zu kommen“. Es reiche auch nicht, auf eine TVO, die vielleicht 2040 komme, oder eine A100 zu verweisen; man brauche sofort ein Schwerlastkonzept, weil der Schwerlastverkehr die Hauptursache für den Zustand der Brücken sei.

Oda Hassepaß (GRÜNE) schließt die Frage an, welche alternativen Finanzierungsformen SenMVKU erwäge. Verwunderlich sei, dass Prozessoptimierungen der Verwaltung für Brücken nicht auf Radverkehr und andere Verkehrsmittel übertragen werden könnten. An der Schönhauser-Allee-Brücke werde der Tramverkehr vollständig gesperrt. Bei Sperrungen müsse man alle Verkehrsmittel anschauen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erklärt, ein Plan, der über Legislaturperioden hinausgehe und die Probleme wirklich angehe, sei der richtige Ansatz. Der Fehler der Vergangenheit sei gewesen, dass keine Vision für Mobilität entwickelt worden sei. Deshalb lägen TVO und 17. Bauabschnitt noch in der Zukunft. Im nächsten Jahr werde sich in den Haushaltsberatungen jeder erklären müssen, ob er bereit sei, diesen Plan auch aus dem Kernhaushalt zu unterstützen.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) wiederholt, dass SenMVKU jetzt Gespräche über die Görlitzer-Park-Brücken führen werde. Der Senat habe ein großes Interesse daran, die Brücken möglichst in das Eigentum des Landes zu übernehmen. Allerdings zeichne sich ein Kompensationsgeschäft derzeit noch nicht ab. Nach einer Übernahme der Brücken würde man sich diese genau angucken und den Masterplan in seiner Priorisierung ggf. „noch mal anfassen“.

Man habe einen Masterplan mit zehn Handlungsfeldern und 55 Maßnahmen vorgelegt, um „vor die Welle zu kommen“ und die Versäumnisse der letzten Jahre und Jahrzehnte aufzuholen. Zur Übertragung müssten Prozessabläufe vergleichbar sein; die angesprochenen Prozessabläufe seien nicht vergleichbar. Sie verweise auf Leitungsträger und Kreuzungsvereinbarungen. Beim Neubau würden Rad- und Fußverkehr auf den Brücken berücksichtigt.

In der Schönhauser Allee sei die Tram besonders betroffen, weil schienengebundener Verkehr etwas anderes sei als MIV, Rad- oder Fußverkehr. Die goldene Brücke sei eine Visualisierung in einem Plan für die Olympiabewerbung, bei der noch nicht einmal Leistungsphase 0 in Angriff genommen sei; insofern könne man keine Aussage zu den Kosten treffen.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechungen ab.

Punkt 5 der Tagesordnung

- a) Mitteilung – zur Kenntnisnahme – [0471](#)
Drucksache 19/3158 Mobil
**Baustellen koordinieren – Beeinträchtigungen
reduzieren**
**Drucksachen 19/1955, 19/2209; 19/2453, 19/2625 und
19/2755 – Zwischenbericht**
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0472](#)
Berlin ist eine Baustelle – Wie schaffen wir es Mobil
Baustellen besser zu koordinieren?
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)
- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0473](#)
Unkoordinierte Dauerbaustellen, Ehrenamt statt Mobil
schlagkräftiger Strukturen, drei verlorene Jahre –
die gebrochenen Versprechen der CDU bei der
Baustellenkoordination
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)
- d) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0475](#)
Baustellenkoordination in Berlin – klare Mobil
Zuständigkeiten, Beschleunigung, Digitalisierung,
Simulation, Kontrolle
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der
SPD)
- e) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0476](#)
Baustellen ohne Koordination und Transparenz – Mobil
Stabsstelle statt Ehrenamt
(auf Antrag der AfD-Fraktion)

Kristian Ronneburg (LINKE) wirft die Frage auf, wie Baustellen durch Digitalisierung, zentrale Koordinierungsplattformen und möglicherweise durch eine stärkere zentrale Koordination besser koordiniert werden könnten. Es gehe auch um die Genehmigung von Baustellen im Straßenland, verschiedene Infrastrukturmaßnahmen im Bereich der Daseinsvorsorge, die bessere Ausstattung von Genehmigungsbehörden, die Beschleunigung und Digitalisierung von Prozessen. Wie könne man zu einer vollständigen Koordination mit der BVG kommen?

Antje Kapek (GRÜNE) bemerkt, bislang sei keine Verbesserung bei der Baustellenkoordination erkennbar. Ein Baustellenkoordinator bringe nicht viel, wenn dieser nur ehrenamtlich und zeitlich begrenzt tätig sei, keinen eigenen Stab, keine Durchgriffsrechte und Befugnisse habe. Man brauche eine hauptamtliche Person mit Stab und Befugnissen. Hamburg habe die Baustellenkoordination auf Landesebene bei der Verkehrsverwaltung mit Durchgriffsrechten angesiedelt; monatlich tage ein Stab mit allen Leitungsbetrieben. Wie würden Anregungen des Baustellenkoordinators bearbeitet? Hätten aus diesen bislang Schlüsse gezogen werden

können? Wann solle VISS modernisiert und das Modul zur Baustellenkoordination integriert werden? Bis wann werde die Schnittstelle zum infrest-Baustellenatlas hergestellt?

Johannes Kraft (CDU) verweist auf einen Antrag zur Baustellenkoordination, den das Abghs im Februar 2025 beschlossen habe. Im Haushalt seien entsprechende Mittel bereitgestellt worden. Dies betreffe die Bezirke, Baustellenatlas und infrest, eine Anschubfinanzierung für Digitalisierung, Simulation und digitalen Zwilling. Er frage den Senat, welche Ergebnisse nach einem Jahr vorlägen. Was er bisher gehört und gelesen habe, klinge vielversprechend.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) macht geltend, dass seine Fraktion schon vor der Koalition einen Antrag zur Baustellenkoordination eingebracht habe. Es sei eines der wichtigsten Themen in der Stadt, weil jeder in der Stadt diesem Problem begegne. Man brauche eine Baustellenkoordination. Es sei ein Fehler, dass diese nicht als dauerhafte Stabsstelle bei SenMVKU eingeführt, sondern ein ehrenamtlicher Koordinator eingesetzt worden sei.

Im Weiteren vertagt.

Punkt 6 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.