

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

73. Sitzung
20. Mai 2026

Beginn: 14.01 Uhr
Schluss: 16.52 Uhr
Vorsitz: Lars Bocian (CDU), stellv. Vorsitzender

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Wahl einer/eines Vorsitzenden

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

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

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

Der **Ausschuss** vertagt den Tagesordnungspunkt.

Punkt 2 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

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

„Seit 2006 war die Fanmeile vor dem Brandenburger Tor ein Platz, auf dem Hunderttausende friedlich zusammen feierten, Berliner, Touristen, Fußballbegeisterte aus aller Welt. Ein Fest für den Sport, aber auch ein Fest für den Berliner Tourismus. Vor diesem Hintergrund fragen wir den Berliner Senat: Aus welchem Grunde hat der Senat für die kommende größte Fußballweltmeisterschaft aller Zeiten die Planungen für ein Fanfest vor dem Brandenburger Tor zurückgezogen bzw. nie aufgenommen?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) teilt mit, dass ein entsprechender Antrag nicht vorgelegen habe, auch nicht durch SenInnSport oder die Kulturprojekte GmbH. Sie erkläre sich dies damit, dass die Spiele zu anderen Uhrzeiten stattfänden. SenMVKU habe eine Sportereignisverordnung für öffentliche Fernsehdarbietungen der DFB-Pokalfinals Spiele sowie WM- und EM-Spiele der Männer und der Frauen im Rahmen der Außengastronomie erlassen. Bei deutscher Beteiligung bzw. in den Endrunden könnten Spiele bis zum Ende verfolgt werden.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) stellt die Nachfrage, ob sich die Senatorin dafür einsetzen werde, dass die deutsche Nationalmannschaft nach der Rückkehr vor dem Brandenburger Tor gefeiert werden könne.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, es sei die Entscheidung des DFB, wo er seine Mannschaft feiern lassen wolle. Die Nationalmannschaft sei in Berlin immer herzlich willkommen.

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

„Wie beabsichtigt der Senat zu gewährleisten, dass möglichst schnell die Infrastruktur unter dem Tempelhofer Damm mit einer kombinierten Baumaßnahme der verschiedenen Infrastrukturbetreiber saniert werden kann?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) weist darauf hin, dass die BWB Vorhabenträgerin seien und auch für BVG, Stromnetz Berlin GmbH, Tempelhof Projekt GmbH, SenMVKU und das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks agierten. Im Mai 2017 sei eine Absichtserklärung zur Koordinierung der Maßnahme unterzeichnet worden. Eine endgültige Vereinbarung sei bislang noch nicht getroffen worden. Gleichwohl nähmen die BWB die Aufgabe wahr. Das Projekt verzögere sich derzeit aufgrund der Versagung der beantragten Baumfällungen im Mittelbereich. Mit einer Zwei-plus-zwei-Verkehrsführung könnte die Baumaßnahme am schnellsten abgewickelt und die Belastung für die anliegenden Kieze am geringsten gehalten werden. Bei Abwasserdruckleitungen aus den Baujahren 1876 bis 1878 bestehe immer die Gefahr einer Havarie. Alle Projektbeteiligten hätten sich gegen die vom Bezirksamt vorgeschlagene Zwei-plus-eins-Verkehrsführung ausgesprochen. Auch bei einer Zwei-plus-eins-Verkehrsführung müssten Bäume in erheblichem Maß gefällt werden. Eine Verkehrsführung über das Tempelhofer Feld gehe aus verschiedenen anderen Gründen nicht.

Kristian Ronneburg (LINKE) erkundigt sich nach dem Fortgang der Maßnahme und dem Umgang mit dem Widerspruch des Bezirks. Wie intensiv sei SenMVKU mit allen Beteiligten im Gespräch, um bald zu einer Lösung zu kommen?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) trägt vor, der StS habe der BzStR das Erfordernis der Zwei-plus-zwei-Verkehrsführung am 8. Mai noch einmal dargelegt. Die Bäume, die gefällt

werden sollten, würden die Baumaßnahme lt. Gutachten wegen Altersschwäche unabhängig von der gewählten Verkehrsführung ohnehin nicht überstehen. Die BzStR habe dieses Gutachten nun zurückgezogen. Man tue alles dafür, die Baumaßnahme mit einer Zwei-plus-zwei-Verkehrsführung schnellstmöglich durchzuführen. SenMVKU stehe auf verschiedenen Ebenen im ständigen Austausch mit den BWB.

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

„Weil es bislang keine neuen Sachstände gab, fragen wir noch einmal nach den Gesprächen zwischen Senat, den Bezirken und der Deutschen Bahn in Bezug auf die sog. Görli-Bahndammbrücken. Gibt es einen neuen Sachstand? Hat es Gespräche gegeben? Ist die Eigentümerübermittlung durch die DB an den Bezirk zumindest in Bezug auf die Grünflächen schon erteilt worden? Sieht der Senat hier irgendeine Aussicht darauf, dass eine Einigung zwischen den drei Parteien noch vor dem 30. Juni erfolgen könnte?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) bestätigt Gespräche auf verschiedenen Ebenen, z. B. auf Abteilungsleiterbene zwischen SenMVKU und SenFin. Es sei nicht ganz einfach, das Vermögen auf das Land Berlin zu übertragen. Der StS habe heute noch einen Telefontermin mit der BzStR. Sie habe einen Termin mit Senator Evers, um eine Lösung zu finden, und hoffe, dass dies bis zum 30. Juni realisiert werden könne.

Antje Kapek (GRÜNE) stellt die Nachfrage, ob zumindest die Grünflächen offengehalten werden könnten, wenn bis zum 30. Juni noch keine Gesamtlösung gefunden sei.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, es sei wesentlich für den Senat, dass die Grünflächen für die Berliner/-innen geöffnet blieben und dort kein Zaun errichtet werde. Dies werde in den Gesprächen entsprechend adressiert. Man stehe auch in Kontakt mit der DB.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 3 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) berichtet, die BVG-Großprofilbaureihe J sei auf der U5 und U9 in Betrieb gegangen. Mit der Modernisierung der U-Bahn-Flotte bringe man Stabilität ins System. Die neuen Züge hätten mehr Komfort und Informationsqualität für die Fahrgäste. Sechswagenzüge hätten 670 Plätze, davon 150 Sitzplätze, große Mehrzweckbereiche und ergonomisch verbesserte Fahrerbereiche. Die Baureihe werde frühzeitiger als geplant zur Verfügung gestellt, weil Stadler und BVG effizient agiert hätten. Täglich seien bis zu 36 neue Wagen auf der U5 im Regeleinsatz. Bis Jahresende sollten es 170 Wagen sein. Weitere rund 170 seien bestellt und würden im nächsten Jahr geliefert. Die Baureihen J und JK hätten übereinstimmende Komponenten, was das Fahren, Kontrollieren und Reparieren vereinfache. – Die ODEG habe auf der Linie RE1 einen achteiligen Zug mit 210 m Länge und Platz für 800 Fahrgäste – 163 mehr als bisher – in Betrieb genommen. Es würden noch weitere Bahnsteige in Brandenburg verlängert. Damit reagiere man auf die Pendlerströme.

Antje Kapek (GRÜNE) führt an, dass über 1 076 bestellte hinaus ein Bedarf von insgesamt 1 500 U-Bahn-Wagen bestehe. Dies zeige auch die Äußerung der Senatorin, dass der U-Bahn-Betrieb weiter ausgedünnt werden müsse. Der Stadler-Chef habe an den Senat appelliert, möglichst viele neue U-Bahn-Wagen zu bestellen, auch um den Wirtschaftsstandort zu sichern und Arbeitsplätze zu retten. Gebe es ein Umdenken in diese Richtung?

Kristian Ronneburg (LINKE) greift auf, dass im ersten Halbjahr fast jeder zehnte RE1 ausgefallen sei und die ODEG „ziemliche Probleme“ habe. Angesichts der Sanierung ab 2029 stelle sich die Frage, wie schnell man bei der Ostbahn vorankomme, die eine Alternative für den RE1 sein könnte. Es wäre naheliegend, die Ostbahn im Rahmen von i2030 zu verorten.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erklärt, ihr sei nicht bekannt, dass sie gesagt haben solle, dass die U-Bahn-Leistung ausgedünnt werden müsse. Man erhalte das Angebot der BVG aufrecht, auch bei der U-Bahn. Der Vertrag mit Stadler sehe eine Mindestabnahmemenge von 606 Wagen vor. Es handele sich um einen Rahmenvertrag mit bis zu 1 500 Wagen bis 2035. Ein vollständiger Abruf aller Wagen sei auch unter der Vorgängerregierung nicht geplant gewesen. Die Zahl 1 500 sei eine Risikoabsicherung für unerwartet auftretende, irreparable Schäden an Bestandsfahrzeugen. Vor der Pandemie sei die Nachfrage in der Hauptverkehrszeit angesichts geringerer Homeofficenutzung deutlich höher gewesen. Die grüne Hausleitung habe damals eine Verkehrswende mit aktiver Verdrängung des MIV zum ÖPNV und einen verkürzten U-Bahn-Takt von 3,3 Minuten unterstellt. Dafür sei mit 1 000 U-Bahn Wagen kalkuliert worden. Mittlerweile seien über 700 Wagen bestellt worden.

Sie und der Minister aus Brandenburg würden auf die DB InfraGO zugehen, ob die Sperrung der Strecke Berlin–Frankfurt/Oder für neun Monate tatsächlich erforderlich sei. Es solle auch ETCS eingebaut werden, was bei anderen Korridorsanierungen trotz Planung nicht erfolgt sei. Die Ostbahn sei eine wichtige Verbindung, nicht nur für die Metropolregion. Berlin und Brandenburg würden versuchen, diese beim BMV entsprechend zu priorisieren.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) wirft die Frage auf, ob in der Zukunft stärkere Bedarfe bei U-Bahn-Wagen auftreten könnten, z. B. bei Olympischen Spielen, und im Hinblick darauf auch die restlichen Fahrzeuge bestellt werden sollten. Gehe die Senatorin davon aus, dass Olympische Spiele mit dem bisherigen Bestand abgedeckt werden könnten?

Antje Kapek (GRÜNE) spricht an, dass die Einführung von CBTC zu dichteren Takten und einem höheren Bedarf an U-Bahn-Wagen führen würde, der bisher nicht abgebildet sei. Wie wolle die Senatorin diesen Zusatzbedarf mit dem Wagenbestand abdecken? Im Übrigen seien 1 500 U-Bahn-Wagen immer eine gewünschte Option gewesen, nur die Finanzierung sei nicht bis zum Ende gesichert gewesen. Dafür könnten nun Transaktionskredite genutzt werden. Der Tagesspiegel habe SenMVKU und die Senatorin am 24. März 2026 dahin gehend zitiert, dass die U-Bahn-Takte ausgedünnt werden sollten. Angesichts der wachsenden Bevölkerung brauche man in Berlin mehr Angebote auf der Schiene.

Linda Vierecke (SPD) fragt, ob es beim RE1 auch Einschränkungen in Richtung Magdeburg geben werde, wie der Verkehr nach Polen geregelt werde und wie der Senat den Hitzeschutz bei U-Bahnen plane.

Oda Hassepaß (GRÜNE) betont, dass die Verlagerung vom MIV zum ÖPNV in Berlin nicht nur ein grünes Ziel gewesen sei. Habe sich die Senatorin von diesem Ziel verabschiedet?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) teilt mit, CBTC sei für die U5 und U8 vorgesehen, die Finanzierung sichergestellt. Die von Stadler derzeit ausgelieferten Fahrzeuge seien auf die Umstellung vorbereitet. Eine größere Taktverdichtung werde nur mit CBTC gelingen. Sie unterstütze den Ausbau von CBTC. Die neuen Fahrzeuge hätten keine Klimaanlage. Der genannte Artikel enthalte kein Zitat von ihr, sondern führe nur zum NVP aus. Die Sperrung betreffe die Strecke Berlin–Frankfurt/Oder, nach ihrer Kenntnis nicht die andere Richtung. Das Thema werde im i2030-Lenkungskreis aufgerufen. Sie hoffe, dass man noch zu einem anderen Ergebnis kommen werde.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) schlussfolgert, dass CBTC nicht auf andere Linien ausgeweitet werde, was dringend notwendig wäre. Die Frage bleibe, ob man dafür neue Züge brauche.

Antje Kapek (GRÜNE) macht geltend, dass es sich um den NVP der Senatorin handle. Bei CBTC gehe es nicht darum, ob die Züge technisch dazu in der Lage seien, sondern darum, wie viele Züge führen, denn CBTC ermögliche einen 100-Sekunden-Takt. Insofern gehe sie davon aus, dass SenMVKU zusätzliche Züge bestellen werde.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, für die U5 und die U8 seien auch die Fahrzeuge für CBTC entsprechend finanziert. Das Bestandsnetz könne nur mit CBTC bestmöglich ausgenutzt werden. Für die Bestellung zusätzlicher Züge nähme sie gerne „einen Goldesel“ entgegen.

Der **Ausschuss** schließt den Tagesordnungspunkt ab.

Punkt 4 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD
Drucksache 19/3189
**Drittes Gesetz zur Änderung des Berliner
Mobilitätsgesetzes**

[0477](#)
Mobil*
Haupt(f)

Siehe Wortprotokoll.

Punkt 5 der Tagesordnung

- a) Mitteilung – zur Kenntnisnahme –
Drucksache 19/3158
**Baustellen koordinieren – Beeinträchtigungen
reduzieren**
**Drucksachen 19/1955, 19/2209; 19/2453, 19/2625 und
19/2755 – Zwischenbericht**
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)

[0471](#)
Mobil

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

Vertagt.

Punkt 6 der Tagesordnung

- Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0470](#)
Erhalt von Taxiplätzen in Berlin
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD) Mobil

Vertagt.

Punkt 7 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.