

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

74. Sitzung

3. Juni 2026

Beginn: 14.04 Uhr

Schluss: 17.24 Uhr

Vorsitz: Lars Bocian (CDU), stellv. Vorsitzender

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Geschäftliches – siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Wahl einer/eines Vorsitzenden

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

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

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

Der **Ausschuss** vertagt den Tagesordnungspunkt.

Punkt 2 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Rolf Wiedenhaupt (AfD) bemerkt vorab, heute sei ein guter Tag für die Mobilität und das Berliner Taxigewerbe. Die heutige Entscheidung des Bundesgerichtshofs, dass die Rückkehrpflicht bei Mietwagen verfassungsgemäß sei und dies auch nicht vor dem EuGH angefochten

werden könne, sei seines Erachtens ein guter Weg, um in diesem kriminellen Milieu weiter „aufräumen“ zu können. Dazu passe die von seiner Fraktion vorab eingereichte Frage:

„Seit vielen Monaten laviert die Senatsverwaltung MVKU bei der Frage des Mindestentgeltes für plattformbasiertes Mietwagengeschäft herum. Nun hat auch Köln Mindesttarife per Allgemeinverfügung erlassen, bereits zuvor München, Heidelberg und Lörrach. Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat, wird der Senat in Berlin weiterhin die Einführung von Mindestentgelten im Mietwagenbereich auf Kosten des Taxigewerbes verschleppen?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erklärt, den Vorwurf, der Senat laviere seit geraumer Zeit hinsichtlich der Einführung von Mindestbeförderungsentgelten, weise sie ausdrücklich von ihrer Verwaltung, von sich und vom Senat. Die Prüfung sei komplex und datenintensiv und werde konsequent weitergeführt; sie habe hierzu bereits wiederholt ausgeführt. Dabei gehe es nicht um die Frage, ob andere Städte Mindestentgelte eingeführt hätten, sondern darum, ob und in welcher konkreten Ausgestaltung eine solche Regelung für die besonderen Berliner Marktverhältnisse verhältnismäßig sei und möglichst rechtssicher begründet werden könne. Auch dies habe sie mehrfach ausgeführt. In anderen Städten sei das Mindestbeförderungsentgelt beklagt und den Klägern recht gegeben worden. Dies wolle sie für Berlin verhindern.

Die Marktstrukturen in Berlin unterschieden sich erheblich von denen anderer Städte. Während München, Heidelberg, Köln oder auch Lörrach ihre Entscheidungen auf ihre jeweiligen örtlichen Gegebenheiten stützten, müsse Berlin die Entwicklung eines deutlich größeren und dynamischeren Marktes bewerten. Eine vergleichbar dynamische Ausgangslage mit drastisch gesunkenen Mietwagenzulassungen in Berlin, einer bis Februar 2026 ungebremsten Trendwende bei der Nachfrage nach Taxikonzessionen und deutlichen Verlagerungseffekten ins Umland liege andernorts nicht vor und müsse bei Datenauswertungen berücksichtigt werden.

Aktuelle Rechtsprechung wie die heute verkündete Entscheidung des Bundesgerichtshofs zu Uber werde von SenMVKU natürlich in die laufende rechtliche Bewertung einbezogen. Von besonderem Interesse sei dabei eine mögliche Aussage zur Reichweite personenbeförderungsrechtlicher Anforderungen sowie zur Vereinbarkeit mit europäischem Recht. Der Abgeordnete Wiedenhaupt habe bereits zitiert, was das Urteil dazu ausführe. Der weitere Zeitplan werde auf Grundlage der Ergebnisse der laufenden Datenauswertung sowie der rechtlichen Bewertung gemeinsam mit dem LABO, dem beauftragten Sachverständigenbüro und den rechtlichen Beratern festgelegt werden. Ziel des Senats sei, wie gesagt, eine belastbare und möglichst rechtssichere Entscheidung. Daran arbeite ihr Haus mit Nachdruck.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) entgegnet, mit Nachdruck daran zu arbeiten, würde bedeuten, wie in dem aktuellen Fall, Mut zu zeigen und es auf eine Klage ankommen zu lassen. Seit er diesem Ausschuss angehöre, spreche man über die Mindestentgelte. Die Vorgängerin der Senatorin und sie selbst hätten gesagt, man sehe dies grundsätzlich positiv und prüfe. Auch die Koalition habe einen Antrag eingebracht, in dem die Senatorin aufgefordert werde, tätig zu werden. Er verstehe nicht, welche Rolle die Fragen von Umlandkonzessionen oder von mehr oder weniger Konzessionen bei diesem drängenden Thema spielten. Nachdem SenMVKU nun so lange geprüft habe: Wann könne man damit rechnen? Vor den Wahlen habe jede Bürgerin und jeder Bürger ein Anrecht darauf zu erfahren, ob die Mindestentgelte durch diesen Senat kommen würden oder nicht.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) unterstreicht, sie habe hinlänglich ausgeführt, dass man sich noch in der Prüfung befinde und dass Rechtssicherheit maßgeblich sei. Sie wolle nicht in eine gerichtliche Auseinandersetzung laufen. Insofern werde sie sowohl das Abgeordnetenhaus als auch die Öffentlichkeit rechtzeitig über das Ergebnis der Prüfung unterrichten.

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

„Ist für das Projekt Tempelhofer Damm die Entscheidung für eine Vorzugslösung mittlerweile gefallen und wenn ja, wie sieht diese aus?“,

bzw. wann werde diese der Öffentlichkeit kommuniziert werden?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) legt dar, Vorhabenträger für die Baumaßnahme seien die Berliner Wasserbetriebe – BWB. Die Untersuchungen für eine Vorzugslösung während der Bauzeit seien noch nicht abgeschlossen. Die Erneuerung des Tempelhofer Damms sei wegen des maroden Zustands dreier großer Abwasserdruckleitungen erforderlich. Sie habe bereits in der letzten Ausschusssitzung sehr plakativ mitgeteilt, dass hier wirklich eine große Gefahr bestehe, weil die Leitungen weit über hundert Jahre alt seien und damit jederzeit in die Luft gehen könnten. Entsprechend den Zuständigkeiten seien die BWB als erster Vorhabenträger für übergeordnete Planungen wie beispielsweise die Verkehrsführung während der Bauzeit verantwortlich. Bei den BWB befänden sich aktuell Gutachtererstellungen zu den noch offenen Fragen und den möglichen Varianten zur Verkehrsführung in Bearbeitung und Erstellung. Sie könne nicht sagen, wann diese Gutachten fertiggestellt sein würden und wann über die Verkehrsführung befunden werden könne.

Antje Kapek (GRÜNE) erinnert daran, dass die Senatorin in der letzten Sitzung auch ausgeführt habe, dass Staatssekretär Herz dem Bezirk schon eine Entscheidung mitgeteilt habe und dass die Bäume ohnehin gefällt werden müssten, weil diese laut einem Gutachten nicht mehr vital seien. Dies weise der Bezirk weit von sich. Weder liege das Gutachten vor, noch sei die Vitalität infrage gestellt. Ihre Nachfrage richte sich daher auf den Baumschutz: Im Fall der von SenMVKU präferierten Vorzugsvariante, zwei Fahrstreifen plus zwei Fahrstreifen, müsste nicht zwangsläufig eine weitere Baumreihe gefällt werden. Warum bestehe die Senatorin darauf, dass durch den geänderten Querschnitt hier zusätzliche Bäume gefällt werden müssten, bzw. warum könne nicht der Baumschutz gegenüber dem Parkanliegen durchgesetzt werden, wenn dort im Rahmen der Baumaßnahmen ohnehin acht Jahre lang nicht geparkt werden könne?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) betont, es gehe nicht darum, Baumschutz gegen Parkmöglichkeiten abzuwägen, sondern darum, Baumschutz gegen Gesundheitsschutz abzuwägen. Wenn man nicht die Zwei-plus-zwei-Verkehrsführung wählen würde, würde dies zwangsläufig zu Umleitungsverkehren führen, die durch Kieze verlaufen müssten. Dies würde CO₂-Belastung in erheblichem Maße verursachen, weil Umwege gefahren werden müssten, mit einer niedrigeren Geschwindigkeit gefahren würde und viele Bremsvorgänge stattfinden würden, weil sich in den Kiezen Stau ergeben würde. Zudem würde es zu einer erheblichen Lärmbelastung in den Kiezen kommen.

Antje Kapek (GRÜNE) merkt an, dass sie nach dem Querschnitt nach Realisierung der Bauarbeiten gefragt habe, die Antwort sich aber auf die Lösung während der Bauarbeiten bezogen habe.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erwidert, sie habe keine Kenntnis darüber, dass nach der Baumaßnahme nicht wieder Bäume auf dem Mittelstreifen errichtet werden sollten.

Vorsitzender Lars Bocian weist darauf hin, dass nun noch mündliche Fragen zu aktuellen Vorgängen gestellt werden könnten.

Tino Schopf (SPD) erklärt, er habe eine Nachfrage zu der Frage der AfD-Fraktion. Er habe für diesen extrem langen Prüfprozess kein Verständnis. Der Beschluss dazu sei im Jahr 2024 gefällt worden. Jetzt sei man im Jahr 2026, und die Senatorin berichte im Ausschuss, dass ihr Haus weiterhin prüfe. Für ihn stelle sich die Frage, ob sich die Verwaltung irgendwann zu Tode prüfen werde. Man rede hier über ein Geschäftsmodell von Uber und Bolt, das zu Schwarzarbeit, Sozialversicherungsbetrug und Steuerhinterziehung führe. Gegen diesen Verdrängungs- und Unterbietungswettbewerb helfe nur eines, nämlich ein Mindestbeförderungsentgelt. Noch im April 2026 habe die Senatorin hier im Ausschuss auf Nachfrage darauf verwiesen, dass sie erst einmal abwarten wolle, was in Essen geschehen und was der Bundesgerichtshof entscheiden werde. Der Bundesgerichtshof habe heute ganz klar entschieden. Die Stadt Essen habe die Allgemeinverfügung angepasst; diese sei am 15. Mai 2026 in Kraft getreten. Er wolle von der Senatorin konkret wissen, ob sie in dieser Legislaturperiode noch ein Mindestbeförderungsentgelt für das Mietwagengewerbe in Berlin anordnen werde.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) wiederholt, sie könne derzeit nichts dazu sagen. Sie werde sowohl das Abgeordnetenhaus als auch die Öffentlichkeit dann unterrichten, wenn ihr Haus die Prüfungen, die rechtssicher sein sollten, abgeschlossen haben werde. Man müsse anhand der Datenlage belegen, dass trotz weiter sinkender Mietwagenkonzessionen in Berlin und einem konsequenten Vollzug des LABO die Mindestpreise geeignet und erforderlich seien – Verlagerung ins Umland dürfe nicht nur ein temporäres Problem sein –, nachweisen, dass auch der Run auf Taxikonzessionen seit Frühjahr 2025 kein Beleg dafür sei, dass sich die Situation im Taxigewerbe bessere – hierfür sei das Gutachten zum Konzessionsstopp eine gute Grundlage –, belegen, dass eine Anhebung des Preisniveaus bei Mietwagen zu einer signifikanten Nachfragestabilisierung beim Taxigewerbe führen würde, und aufgrund einer aktuellen und repräsentativen Datengrundlage belegen, dass die niedrigen Preise bei den Mietwagen nur aufgrund struktureller Umgehung rechtlicher Vorgaben – Rückkehrpflicht, Steuerabgaben und Sozialrecht – möglich seien.

Hierzu werte SenMVKU derzeit mit dem Hauptzollamt die Ende April 2026 erhobenen Daten des Gutachters aus. Daten aus früheren Auswertungen seien nicht mehr valide, weil diese Unternehmen mittlerweile alle wegen ihrer Rechtsverstöße nicht mehr im Markt seien und/oder die dort übermittelten Daten wegen Unvollständigkeit oder Manipulation nicht den tatsächlichen Geschäftsumfang abgebildet hätten. Man habe deshalb so intensiv mit dem LABO zusammengearbeitet, um zu erreichen, dass man diejenigen, die tatsächlich rechtsmissbräuchlich agierten, nicht mehr konzessioniere und diese nicht mehr in Berlin fahren dürften.

Tino Schopf (SPD) wendet ein, in anderen Genehmigungsbehörden gehe dies wesentlich schneller. Berlin brauche mehr als zwei Jahre, um eine Entscheidung zu finden. Wahrschein-

lich werde diese nicht mehr in dieser Legislaturperiode kommen. Vielleicht dürfe die Senatorin auch keine Entscheidung treffen. – Bezüglich der heutigen Entscheidung des Bundesgerichtshofs würde ihn interessieren, wie sich dieses Urteil konkret auf die Zahl und den Umfang der entsprechenden Kontrollen in Berlin auswirken werde.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, das Urteil sei heute ergangen. Ihr Haus warte jetzt die Begründung ab, werde diese Begründung auswerten und könne sich dann gern dazu positionieren. – Sie wolle Berlin ungern mit Städten wie Lörrach oder Heidelberg vergleichen. München und Köln seien ebenfalls wesentlich kleiner als Berlin. Hier seien andere Datengrundlagen zu überprüfen als in den anderen Städten.

Kristian Ronneburg (LINKE) bekundet, aus aktuellem Anlass wolle er den Senat nach seiner Einschätzung des gestrigen schweren Unfalls mit der Straßenbahn in Lichtenberg fragen. Einen so schweren Unfall habe es in Berlin in den letzten Jahren nicht gegeben. Es sei zu einer Entgleisung gekommen, bei der laut Presseberichten 20 Fahrgäste in Mitleidenschaft gezogen worden seien. Seine Fraktion sei den Einsatzkräften von THW und Feuerwehr sehr dankbar für ihren Einsatz. Auch die BVG und die TAB hätten versucht, die Situation vor Ort zu bewältigen. Habe der Senat schon gesicherte Erkenntnisse zur Ursache des Unfalls?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) stimmt zu, dass es sich um einen schrecklichen Unfall gehandelt habe. Sie sei genauso wie der Regierende Bürgermeister und der Vorstandsvorsitzende der BVG persönlich vor Ort gewesen, um Informationen aufzunehmen und selbst eine Einschätzung der Situation vor Ort vornehmen zu können. Der Unfallort habe wirklich verheerend ausgesehen. Man habe Glück gehabt, dass die Straßenbahn nur mit 20 Fahrgästen besetzt gewesen sei. Von diesen seien nach ihrem Kenntnisstand zwölf medizinisch behandelt worden. Drei seien schwer verletzt gewesen, aber keiner habe lebensbedrohliche Verletzungen davongetragen. Offenbar gehe es allen Fahrgästen den Umständen entsprechend gut. Sie wolle ihnen an dieser Stelle persönlich gute und baldige Genesung wünschen. Sie wolle auch ihren Dank an alle Helferinnen und Helfer der Rettungskräfte, der Polizei, der BVG und des THW ausdrücken, die rasch vor Ort gewesen seien und Hand in Hand sehr schnell Hilfe hätten leisten können. Sie hätten großartige Arbeit geleistet.

Zu dem Unfall sei es am gestrigen Morgen gegen 9.40 Uhr gekommen. Die polizeiliche Unfallaufnahme laufe weiterhin. Diese werde maßgeblich für Erkenntnisse darüber sein, wie es zu dem Unfall habe kommen können. Bevor die Unfallaufnahme, die erste technische Bewertung und gegebenenfalls auch die Auswertung entsprechender Datenschreiber erfolgt seien, wolle sie keine Aussage zu Vermutungen treffen, sondern deren Ergebnisse abwarten.

Parallel liefen die Arbeiten an der Infrastruktur. Die Wagenteile seien durch das THW aus den Schienensträngen herausgehoben worden. Die Teams der BVG hätten mit dem Wiederaufbau der beschädigten Oberleitungsanlagen und Masten begonnen. Anschließend würden die notwendigen Arbeiten an Gleisen und Fahrleitungsanlagen folgen, bevor die Strecke wieder für den Betrieb freigegeben werden könne. SenMVKU rechne nach aktuellem Stand damit, dass die Arbeiten bis zum 5. Juni 2026 abgeschlossen werden könnten. Dies sei jedoch eine Einschätzung auf Basis des derzeitigen Kenntnisstands. Wann die Strecke wieder freigegeben werden könne, hänge vom weiteren Verlauf der Arbeiten ab.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 3 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erklärt, sie wolle auch aufgrund der derzeitigen Berichterstattung gern über den aktuellen Stand bei der Errichtung von Fahrradabstellanlagen informieren. Das Berliner Mobilitätsgesetz fordere die Errichtung von jeweils 50 000 Stellplätzen im öffentlichen Raum sowie an ÖPNV-Stationen bis 2025. Seit 2018 seien durch das Land Berlin und die Bezirke etwa 40 000 Stellplätze im öffentlichen Raum neu errichtet worden. Sie wolle insbesondere einen Einblick in die jeweiligen Jahreszahlen geben. 2018 seien dies 5 756 gewesen, 2019 4 897, 2020 7 128, 2021 3 581, 2022 3 888, 2023 4 020, 2024 4 624 und 2025 6 359, in Summe 40 253. Die im Radverkehrsplan geforderte Zielgröße von 8 000 neuen Stellplätzen pro Jahr habe demnach bisher in keinem Jahr erreicht werden können. Zusätzlich der im Rahmen größerer Straßenbauprojekte oder Wohnungsbauvorhaben errichteten Abstellanlagen, welche in der Datenbank unter Umständen nicht erfasst worden seien, dürfte das Ziel von 50 000 neuen Stellplätzen im öffentlichen Raum annähernd erreicht worden sein. Für 2026 seien berlinweit circa 4 000 neue Stellplätze in Planung und Umsetzung.

Das Ziel, bis zum Jahr 2025 weitere 50 000 Stellplätze an ÖPNV-Stationen zu errichten, habe nicht erreicht werden können. Hier seien die Abstimmungsprozesse aufgrund der Vielzahl beteiligter Akteure langwieriger. Zudem stelle die fehlende Flächenverfügbarkeit das größte Hemmnis dar. An mehreren ÖPNV-Stationen, unter anderem Lichterfelde-Süd, Alt-Mariendorf, Wutzkyallee, Schöneeweide, Adlershof und Hermsdorf seien in den letzten Jahren gesicherte Anlagen für das Fahrradparken errichtet worden. Die GB infraVelo GmbH plane derzeit für die Bezirke Reinickendorf, Lichtenberg, Neukölln, Treptow-Köpenick und Friedrichshain-Kreuzberg an 55 ÖPNV-Stationen insgesamt circa 2 850 Stellplätze. Die Inbetriebnahme der ersten Anlagen in Reinickendorf werde nachzeitigem Stand noch im Jahr 2026 stattfinden. Fahrradparkhäuser seien in Mahlsdorf und Schöneeweide in Planung bzw. im Bau. Das Fahrradparkhaus Schöneeweide mit 1 100 Stellplätzen solle zum Jahreswechsel 2026/2027 eröffnet werden. Für eine realistische Zielsetzung sähen die avisierten Änderungen des Mobilitätsgesetzes durch die Koalitionsfraktionen vor, die Zieljahreszahl 2025 auf 2030 zu ändern. Dies entspreche der Politik, Realität walten zu lassen.

Darüber hinaus wolle sie den Sachstand zum Deutschlandticket für Azubis zur Kenntnis geben. Seit dem 1. Juni 2026 könne bei den Berliner Verkehrsunternehmen das Deutschlandticket Zuschuss Ausbildung bestellt werden. Es berechtige zur erstmaligen Nutzung des ÖPNV ab dem 1. Juli 2026. In Brandenburg werde das Ticket einen Monat später eingeführt werden. Wie schon mehrfach mitgeteilt, sei die Verzögerung auch deshalb entstanden, weil zum einen der Haushalt in Brandenburg diese Möglichkeit zunächst nicht hergegeben habe, zum anderen aber die Landkreise und alle Beteiligten im VBB eine Möglichkeit gesucht hätten, eine einheitliche Lösung für Berlin und Brandenburg herbeizuführen. Es sei im Sinne der ausgeprägten verkehrlichen Verflechtungen in der Metropolregion Berlin-Brandenburg sehr erfreulich, dass das neue Azubi-Ticket im gesamten VBB und nicht nur in Berlin angeboten werden könne.

Das Ticket basiere auf einem Deutschlandticket, das unter bestimmten Voraussetzungen vergünstigt an Auszubildende abgegeben werde. Es werde, wie das Deutschlandsemesterticket, 60 Prozent des Preises für das Deutschlandticket kosten. Für das Jahr 2026 seien dies

37,80 Euro pro Monat. Das Deutschlandticket Zuschuss Ausbildung beruhe auf zwei Bausteinen. Erstens: Auszubildende in dualer Ausbildung könnten es auf Basis des Deutschlandtickets Job mit einem Zuschuss des Arbeitgebenden erwerben. Das Ticket könne, anders als bei regulären Jobticketverträgen, auch von kleinen Betrieben mit weniger als fünf Ticketabnehmenden angeboten werden. SenMVKU stehe in engem Austausch mit der Berliner IHK und der Handwerkskammer, um das Ticket bei den Ausbildungsbetrieben zu bewerben. Zweitens: Auszubildende in vollschulischer Ausbildung, Freiwilligendienstleistende sowie Beamtenanwärterinnen und -anwärter der Laufbahngruppe 1erhielten ein klassisches Deutschlandticket mit Zuschuss des Landes. Mit dem Deutschlandticket Zuschuss Ausbildung sei es gelungen, trotz sehr begrenzter Haushaltsmittel ein attraktives Nachfolgeangebot für das VBB-Abo Azubi einzuführen.

Des Weiteren wolle sie gern das neue Baustellenschild vorstellen, wofür sie ein Beispiel mitgebracht habe. Berlin gehe mit diesem einen weiteren Schritt für ein modernes und besser koordiniertes Baustellenmanagement. Mit dem neuen Baustellenschild schaffe man mehr Transparenz. Wer Verkehrsraum in Anspruch nehme, müsse klar und verständlich informieren. Dies helfe den Berlinerinnen und Berlinern im Alltag und stärke die Akzeptanz für die notwendige Erneuerung der Infrastruktur in der Stadt. Den wichtigsten Berliner Leitungsnetzbetreibern, den Bezirken sowie Kammern und Verbänden werde ein einheitliches Baustellenschild an die Hand gegeben. Künftig würden Baustellen im öffentlichen Straßenland mit einheitlichen, leicht lesbaren Schildern versehen werden, auf denen die wichtigsten Informationen für die Berlinerinnen und Berliner sowie für alle Beteiligten klar und übersichtlich dargestellt würden. Damit sollten Transparenz, Nachvollziehbarkeit und die Kommunikation rund um die Baustellen deutlich verbessert werden, ein zentraler Aspekt der vier Säulen für eine bessere Baustellenkoordinierung.

SenMVKU knüpfe damit gemeinsam mit ihren Partnerinnen und Partnern in den Bezirken, in Wirtschaft und Verbänden und natürlich auch mit den Leitungsunternehmen an das sich in der Erarbeitung befindliche integrierte Gesamtkonzept zur verkehrlichen Baustellenkoordinierung an. Neben einer verbesserten Baustellenkommunikation würden hierzu auch verstärkte, teils digitale Kontrollmechanismen sowie eine neue Koordinierungsplattform für Baustellen im öffentlichen Straßenland gehören. Die Darstellung der Baustelleninformation auf den Schildern unterstütze die bereits geltenden Informationspflichten nach dem Berliner Straßengesetz und vereinfache durch die Vereinheitlichung gleichermaßen die Verständlichkeit für die Bürgerin und den Bürger sowie den Aufwand für die Bauunternehmenden. Natürlich sei es möglich, dieses Baustellenschild zu ergänzen, beispielsweise wenn es einen Fördertatbestand gebe, der dann auch auf den Baustellenschildern vermerkt werden sollte.

Antje Kapek (GRÜNE) bekundet, Einfachheit und bessere Lesbarkeit seien immer gut, insofern seien die neuen Baustellenschilder sicher eine gute Initiative. Warum sei hier aber standardmäßig vorgesehen, dass als Ansprechpartner bei Schwierigkeiten die bezirklichen Straßenbauämter genannt werden sollten, die bekanntlich personell unterausgestattet seien, und nicht auch die Stelle, die die verkehrsrechtliche Anordnung vorgenommen habe, welche zumindest im Fall von Hauptverkehrsstraßen SenMVKU wäre?

Zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen: Im Mobilitätsgesetz, das man in der letzten Ausschusssitzung beraten habe, sei von zweimal 50 000 Stellplätzen die Rede, 50 000 im Straßenland und noch einmal 50 000 an den Bahnhöfen. Letzteres werde laut der Senatorin nicht er-

reicht werden, bei Ersterem sei noch Luft nach oben. Jetzt solle die Frist auf 2030 verschoben werden. Mit 2 800 zusätzlichen Stellplätzen an ÖPNV-Stationen im Jahr werde das Ziel wohl aber auch bis 2030 nicht zu erreichen sein. Die GB infraVelo habe bereits fünf Fahrradparkhäuser in der Planung, die deutlich mehr Stellplätze schaffen würden. Ihres Wissens halte SenMVKU nur an zweien davon fest. Oder gebe es hier noch einmal eine Änderung, die doch bis 2030 die benötigte Quantität von 50 000 Stellplätzen erbringen würde? Gerade wenn sie weite Strecken zurücklegen müssten, seien die Menschen auf eine Kombination von Fahrrad und Bahn angewiesen, die nur mit sicheren Abstellanlagen möglich sei. Ansonsten würden sie ins Auto umsteigen.

Oda Hassepaß (GRÜNE) zeigt sich erfreut darüber, dass das Ticket für Azubis nun endlich kommen werde. Werde das Deutschlandticket Zuschuss Ausbildung aktiv bei den Betrieben beworben, gegebenenfalls gemeinsam mit dem Deutschlandtickets Job? Auch hier gäbe es bekanntlich noch Potenzial, um mehr Menschen für das Deutschlandticket zu gewinnen.

Bezüglich des Baustellenschilds würde sie interessieren, was geschehen werde, wenn man sich mit einer Beschwerde an die angegebene Stelle wende. Auf der Schönhauser Allee beispielsweise sei eine Baustelle, die eigentlich längst schon abgeräumt sein müsste. Dort stehe ein Container auf dem Radweg. Werde die Baustelle tatsächlich geschlossen und der Container abgeräumt werden? Sie erbitte eine Erklärung zu dem anschließenden Prozess.

Hinsichtlich der Fahrradabstellanlagen wolle sie daran erinnern, dass heute Tag des Fahrrads sei, an dem der Radverkehr gefeiert werden solle. Die DB InfraGO AG habe kürzlich zu der Veranstaltung „Anschluss erreichen – Die Konferenz für Radparken, E-Scooter und Fußverkehr“ über die hervorragende Kombination von Rad und Bahn eingeladen. Dort habe es geheißen, damit diese mehr genutzt würde, bräuchte man zum einen Stellplätze, zum anderen aber auch Leihräder, die derzeit in Berlin nicht offensiv unterstützt würden, außerdem die bequeme Mitnahme im Zug, für die man mehr Platz in den Zügen benötigte, sowie sichere Radwege, um zum Bahnhof zu gelangen. Wie sehe der Plan dafür aus, die Stellplätze auch mit sicheren Radwegen anbinden zu können?

Kristian Ronneburg (LINKE) merkt an, nach seiner Kenntnis müssten die von der Senatorin genannten Zahlen zu den Fahrradabstellanlagen noch einmal mit den Zahlen aus den Bezirken übereinandergelegt werden. In Marzahn-Hellersdorf beispielsweise habe es zuletzt die Information gegeben, dass dort 2024 und 2025 gar keine neuen Stellplätze entstanden seien. Könne SenMVKU dem Ausschuss zur Kenntnis geben, wie sich die Zahlen verteilten und woher es rühre, dass einige Bezirke daran offenbar gar nicht partizipierten? Es könne sich nicht um eine reine Flächenfrage handeln. Zudem werde seitens des Bezirks ausgeführt, dass dies alles Sache des Senats und der GB infraVelo sei. Seine Interpretation sei eigentlich gewesen, dass es hier mehr Flexibilität gebe und sehr wohl Bezirke neue Standorte anmelden und in eine Projektpipeline übergeben könnten. Er bitte um eine Aussage dazu, wie die Bezirke von den vorhandenen Kapazitäten für den Ausbau von Stellplätzen Gebrauch machen könnten.

Zu dem neuen Baustellenschild: Sei dieses auch standardmäßig mit einem QR-Code oder Ähnlichem ausgestattet, damit es künftig auch Verlinkungen etwa zu Projektwebseiten geben könne? Nach seinem Dafürhalten seien solche Informationen auf einem Schild erst einmal statisch; interessanter und wegweisender wäre eine solche Verknüpfung. Noch wichtiger sei

die Durchsetzung, also dass Baustellenschilder auch konsequent angebracht würden. Dies sei nicht immer der Regelfall.

Lars Bocian (CDU) äußert, seine Fraktion begrüße den Vorstoß von SenMVKU zu dem neuen Baustellenschild außerordentlich. Es sei wichtig und richtig, dass die Informationen, wer im öffentlichen Straßenland tätig sei und wie lange, schnell in die Öffentlichkeit kämen und von jeder Bürgerin und jedem Bürger ablesbar seien. Er bitte SenMVKU darum, die Abgeordneten im Ausschuss über den Fortschritt und die Entwicklung auf dem Laufenden zu halten. Gebe es schon einen Zeitplan für die Umsetzung? Was werde geschehen, wenn kein Baustellenschild angebracht werden werde? Werde das Fehlen des Baustellenschildes bußgeldbewehrt sein?

Tino Schopf (SPD) wirft ein, zur Wahrheit bezüglich des neuen Deutschlandtickets Zuschuss Ausbildung gehöre, dass die Auszubildenden dieses Angebot nur unter der Voraussetzung erhielten, dass der Ausbildungsbetrieb einen Rahmenvertrag mit einem Verkehrsunternehmen abgeschlossen habe. Lügen SenMVKU Zahlen zu den knapp 35 000 Auszubildende im dualen System im Land Berlin vor? Wie viele Auszubildende könnten aus diesem Grund nicht von diesem Angebot profitieren?

Zu Mobilitätsgesetz und Radverkehr: Zu der von dem Abgeordneten Ronneburg angesprochenen Frage liege eine Schriftliche Anfrage – Drucksache 19/25978 – von ihm für Marzahn-Hellersdorf vor. Aus der Antwort gehe hervor, dass im dortigen Bezirksamt die Stellen für die Radverkehrsplanung nicht besetzt seien. Dies erkläre, warum dort keine neuen Stellplätze entstanden seien. Unbenommen davon würde ihn bezüglich der Fahrradparkhäuser Folgendes interessieren: Das Mobilitätsgesetz sei 2017/2018 verabschiedet worden; jetzt habe man 2026. In acht Jahren habe man es nicht geschafft, in Berlin ein Fahrradparkhaus zu errichten, was ernüchternd sei. Nun solle in Schöneweide für viel Geld ein Fahrradparkhaus mit vielen Stellplätze errichtet werden, anschließend in Mahlsdorf. Dies sei richtig und wichtig, aber es reiche nicht aus.

Letztlich gehe es immer auch um die Finanzierung. Der VBB errichte an den Bahnhöfen in Brandenburg Fahrradparkhäuser nach einem Standardmodul. Inwieweit sei es vorgesehen, dieses auch in Berlin einzurichten, damit zum Beispiel am U-Bahnhof Haselhorst in Spandau, am S-Bahnhof Landsberger Allee in Pankow oder am S- und U-Bahnhof Pankow ebenfalls Fahrradparkhäuser errichtet werden könnten?

Zum Baustellenschild würde ihn ebenfalls interessieren, ob aufgrund eines fehlenden Schildes ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet werden werde.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) weist mit Hinblick auf das neue Baustellenschild darauf hin, dass man mit der BaustellenInformationsSystem-App – BIS-App – von infrest über die Baustellenbaken selbst herausbekommen könne, wer dort baue und wie lange dies dauern solle. Warum habe man dies nicht genutzt und bringe man diese Möglichkeit nicht auch auf das Schild, sodass die Vereinheitlichung über infrest vorangetrieben werden könne?

Johannes Kraft (CDU) stellt fest, das Thema Baustellenkoordinierung und Beschleunigung von Verfahren beschäftige den Ausschuss regelmäßig. Insofern stelle das neue Baustellenschild eine konsequente Erweiterung dar, um die Informationen transparenter zu machen und

die Möglichkeit der Kontrolle der Baustellen und deren legaler Einrichtung deutlich zu verbessern. Den Vorschlag des Abgeordneten Ronneburg, einen QR-Code hinzuzufügen, sei aus seiner Sicht eine überlegenswerte Idee. Er würde hierbei weniger an infrest denken als an die Verkehrsinformationszentrale. Dort gebe es umfangreiche Informationen zu Sperrungen, insofern wäre es sinnvoll, dorthin zu verlinken.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erläutert zu der Frage der Abgeordneten Kapek, auf dem neuen Baustellenschild werde auf die Bezirke verwiesen, weil diese die Straßenbaulastträger und die Genehmigungsbehörde für die Sondernutzungserlaubnis seien. Seit 1999 sei im Gesetz vorgesehen, dass diese Zuständigkeit bestehe und auf sie verwiesen werden solle. Die Bezirke hätten also genug Zeit gehabt, sich darauf vorzubereiten.

SenMVKU sei nur für die Errichtung gesicherter Fahrradabstellanlagen zuständig. Ihr Haus habe für fünf Jahre Errichtung und Unterhalt übernommen. Man denke aber darüber nach, die Bezirke hier zu entlasten und alles zu sich zu ziehen. Hinsichtlich der bezirklichen Grundstücke sei dies etwas schwierig, aber ihr Haus sei bemüht, die Abläufe zu zentralisieren, um hier schneller zu werden. Derzeit frage man die Bezirke hierzu ab.

Zu der Frage der Abgeordneten Hassepaß: SenMVKU sei mit der IHK und der Handwerkskammer im Gespräch zur Bewerbung des Deutschlandtickets Zuschuss Ausbildung, genauso wie man kontinuierlich zur Bewerbung des Deutschlandtickets Job im Kontakt sei. Die IHK und die Handwerkskammer hätten die unmittelbare Kontaktmöglichkeit zu den Unternehmen. Aus ihrer Sicht stelle das Deutschlandticket Zuschuss Ausbildung einen guten Bonus dar, um Auszubildende gewinnen zu können.

Zu der Frage, ob eine Baustelle nach einer Beschwerde tatsächlich abgeräumt werden könne: Kürzlich habe es den Fall einer illegal errichteten Baustelle auf dem Kaiserdamm gegeben, wo an einer abschüssigen Stelle ohne jede Genehmigung zwei Fahrstreifen in Anspruch genommen und Fuß- und Radweg zusammengeführt worden seien, was eine erhebliche Gefahr für alle Verkehrsteilnehmenden dargestellt habe. Zudem hätten für die Aufstellung eines Krans ebenfalls ohne Genehmigung Bäume beschnitten werden müssen. Dies sei durch die Koordinierungsstelle von SenMVKU aufgefallen, die vor Ort gewesen sei. Der Bezirk habe Strafanzeige erstattet und Ordnungswidrigkeitsgelder verhängt. Bislang sei es in der Rechtsprechung so gewesen, dass, wenn eine Baustelle, die hätte genehmigt werden müssen, nicht genehmigt worden sei, die Ersatzvornahme – also die Baustelle tatsächlich zu beräumen – durch die Gerichte als unverhältnismäßig beurteilt worden sei. Man hoffe, dass man mit dieser Koordinierungsgruppe und mit der Aufmerksamkeit, die man mit den Bezirken gemeinsam erziele, eine kleinere illegale Baustelle finden werde, anhand derer man dies durchprozessieren könne, um ungenehmigte Baustellen zukünftig auch tatsächlich durch eine Ersatzvornahme beräumen zu können.

Die erwähnte Veranstaltung der DB InfraGO zur Kombination von Rad und Bahn führe sie zu dem Punkt, den der Abgeordnete Schopf angesprochen habe, nämlich der modularen Bauweise der Fahrradparkhäuser in Brandenburg. Der VBB errichte diese auch mit Geldern aus Berlin. Man habe sich für diese modulare Bauweise entschieden, weil sich so jede Kommune das Modul aussuchen könne, das sie brauche, und das Fahrradparkhaus entsprechend den jeweiligen Anforderungen errichtet werden könne. Dies sei natürlich auch für Berlin sinnvoll. Man müsse und werde ebenfalls dazu kommen, in einfacher Weise zu bauen, um Kosten und Zeit

zu sparen. Das Fahrradparkhaus in Schöneeweide habe sich aber schon länger in der Planung befunden, sodass man dort noch nicht die modulare Bauweise habe nutzen können. Eine entsprechende Umplanung hätte den Prozess verlängert. Bereits jetzt seien die Parkhäuser in Berlin und Brandenburg mit den gleichen Zugangsmöglichkeiten versehen, damit die Nutzenden nicht mehrere Systeme verwenden müssten.

Zu der Frage des Abgeordneten Ronneburg nach einem QR-Code auf dem Baustellenschild: Davon habe man Abstand genommen, weil QR-Codes in letzter Zeit häufiger mit anderen QR-Codes überklebt worden seien, die zu Fehlinformationen und Fehlleitungen führten.

Zu der Frage des Abgeordneten Bocian: Das Nichtanbringen eines Baustellenschildes stelle schon gesetzlich eine Ordnungswidrigkeit dar, die entsprechend verfolgt werden müsse.

Zu der Frage des Abgeordneten Schopf zu dem Rahmenvertrag: Man habe bereits eingeführt, dass auch Unternehmen mit unter fünf Auszubildenden jetzt die Möglichkeit hätten, das Deutschlandticket Zuschuss Ausbildung anzubieten. Ansonsten sollten sich die Unternehmen um einen Rahmenvertrag kümmern, weil sie mit dem Angebot den Auszubildenden einen Bonus bieten könnten.

Christian Haegle (SenMVKU) ergänzt zu dem Baustellenschild, derzeit sei im Gesetz nur der untere Bereich auf dem Schild geregelt. Mit diesen Pflichtangaben erfülle man die gesetzlichen Anforderungen. Schon die wichtigen Punkte, wer baue, wer der Ansprechpartner und wer für die Verkehrssicherung zuständig sei und wer dahinter stehe, seien aber im Gesetz momentan nicht vorgesehen. Deshalb handle es sich erst einmal um eine Vorlage und Hilfestellung, auch an die Landesunternehmen und an Behörden. Das Ziel sei aber, im Gesetz zu verankern, dass all diese Angaben auf dem Schild stehen müssten. Dies könne man nicht nur als Verlautbarung der Verwaltung herausgeben. Wenn man jemanden verpflichte, eine Telefonnummer eines Verantwortlichen zu benennen, müsse man dafür auch eine rechtliche Grundlage haben. Nichtsdestoweniger sei das Schild nach § 11 Absatz 11 Berliner Straßengesetz mit reduzierten Angaben bereits Pflicht. Wenn es gar kein Schild gebe, könne man dies also schon heute sanktionieren und als Ordnungswidrigkeit mit einem Bußgeldrahmen bis zu 10 000 Euro ahnden.

Die Abgeordnete Hassepaß habe die Baustelle auf der Schönhauser Allee angesprochen. Man sei mit der gemeinsamen Kontrollgruppe mittlerweile dreimal in Pankow unterwegs gewesen. Ein großes Problem sei, einen Verantwortlichen zu finden, der die Baustelle errichtet habe. Man habe auch eine illegale Aufgrabung durch einen Netzbetreiber vorgefunden; es handle sich also nicht immer nur um Private. Hier habe man das Schließen der Baugrube angeordnet. Auch die Baustelle auf der Schönhauser Allee habe man sich angesehen und festgestellt, dass es dort große Konflikte mit der Radverkehrsführung gebe. Man habe noch vor Ort eine geänderte Anordnung getroffen, die dazu führe, dass der Radverkehr jetzt deutlich weniger auf dem Gehweg geführt werde. Stattdessen gebe es einen Verschwenk, der langsames Fahren erfordere, was aber weniger konflikträchtig sei als die Situation bisher. Es sei eine mühselige Arbeit, deshalb stelle das Schild eine große Hilfe dar. Entweder finde man darüber den Verantwortlichen, oder wenn das Schild fehle, liege ein klares Indiz dafür vor, dass es sich lohnen könnte nachzuforschen. Insofern löse das Schild allein natürlich kein Problem, schaffe aber Transparenz und eine bedeutend erleichterte Kontrolle.

Antje Kapek (GRÜNE) bemerkt, was Senatorin Bonde gerade zum Kaiserdamm beschrieben habe, sei das, was geschehe, wenn man eine Genehmigungsfiktion einführe. Dies sei bisher zum Glück nicht der Fall, aber vielleicht sollte man sich diesen Vorschlag noch einmal genauer anschauen. – Dass die Bezirke Straßenbaulastträger seien, sei bekannt. Ihre Frage sei aber gewesen, warum man nicht zusätzlich die Stelle, die die verkehrsrechtliche Anordnung erteilt habe, auf dem Schild vermerke.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erwidert, wie die Abgeordnete Kapek auf den Kontext mit der Genehmigungsfunktion komme, entziehe sich ihrer Kenntnis. Am Kaiserdamm sei einfach kein Antrag gestellt worden. Wenn kein Antrag gestellt werde, könne auch keine Genehmigungsfiktion eintreten. – Die Stelle, die die verkehrsrechtliche Anordnung erteilt habe, werde nicht genannt, weil das Problem nicht hier liege. Es gehe nicht darum, wie der Verkehr an der Baustelle geführt werde, sondern darum, dass die Sondernutzung für die Baustelleneinrichtung erteilt werde. Deswegen liege es in der Zuständigkeit dieser Behörde und damit der Bezirke als Straßenbaulastträger und nicht in der Zuständigkeit von SenMVKU.

Der **Ausschuss** schließt den Tagesordnungspunkt ab.

Punkt 4 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD
Drucksache 19/2819
Änderung des Berliner Straßengesetzes

[0436](#)
Mobil(f)
InnSichO*

Linda Vierecke (SPD) erklärt, die Änderung des Berliner Straßengesetzes sei mit Blick auf die Wahl notwendig. Das Thema sei immer wieder aus den ehrenamtlichen Kreisen der Parteien an die Abgeordneten herangetragen worden. Derzeit könne sieben Wochen vor der Wahl um 0 Uhr mit den Plakatierungen begonnen werden. Viele täten dies auch, um die besten Plätze an den Laternen zu bekommen. Aus Respekt vor dem Ehrenamt würde die Koalition diese Frist gern auf 12 Uhr des Vortags vorverlegen. Die hier vorgeschlagenen Änderungen führten dazu, dass es klarere Regeln für die vielen Helfenden für einen demokratischen Prozess bei der Wahl und klarere Regeln für die Plakatierung gebe.

Vorsitzender Lars Bocian teilt mit, es liege eine Stellungnahme des Ausschusses für Inneres, Sicherheit und Ordnung vom 18. Mai 2026 vor. Dieser empfehle mehrheitlich, den Antrag anzunehmen.

Der **Ausschuss** beschließt, dem Plenum die Annahme des Antrags zu empfehlen.

Punkt 5 der Tagesordnung

- | | | |
|----------|--|-------------------------------|
| a) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Nahverkehrsplan basierend auf fachfremden
Interessen auf Kosten der Fahrgäste? Wie geht es
weiter mit Nahverkehrsplan und Bedarfsplan –
vertagt auf nach den Wahlen?
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) | 0467
Mobil |
| b) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Nahverkehrsplan – falsche Prioritäten und vertane
Chancen – Die Zukunft des ÖPNV einer desaströsen
Haushaltspolitik unterworfen
(auf Antrag der AfD-Fraktion) | 0468
Mobil |
| c) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Weniger Tram, weniger U-Bahn, weniger
Regionalverkehr – wie die CDU mit dem
Nahverkehrsplan Berlin ausbremst
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) | 0479
Mobil |
| d) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Der Nahverkehrsplan – Eine vergebene Chance für
die Berliner Mobilität
(auf Antrag der AfD-Fraktion) | 0480
Mobil |
| (neu) e) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
ÖPNV zwischen Wachstum und Stabilität:
Nahverkehrsplan 2026-2028
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der
SPD) | 0486
Mobil |

Hierzu: Anhörung

Kristian Ronneburg (LINKE) schickt voraus, er danke den Anzuhörenden dafür, dass sie den Abgeordneten ihre Hinweise und Vorschläge und ihre Kritik zum Berliner Nahverkehrsplan – NVP – 2026–2028 mit auf den Weg geben würden. Seine Fraktion sei gespannt auf die Vorträge und hoffe, in der anschließenden Diskussion weitere Fragen besprechen zu können.

Der NVP sei die Strategie, das politische Kursbuch dafür, wie es mit der Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in Berlin weitergehen solle. Hierüber würden die Planungen gesteuert und priorisiert und Vorbereitungen dafür getroffen, welche Vorhaben finanziert werden sollten. Man setze sich also hier mit den Vorschlägen des Senats dafür auseinander, welche Infrastruktur tatsächlich geplant und gebaut werden und auch, in welchen Schritten dies geschehen solle und welche Priorisierungsstufen angelegt würden. Bei einem fortgeschriebenen NVP stelle sich auch immer die Frage danach, was den Senat dazu bewogen habe, das eine oder andere Projekt möglicherweise eher zu priorisieren, und welche Projekte er depriorisiere, verschiebe oder versuche, in der Schublade verschwinden zu lassen. Deswegen sollten heute

insbesondere die Änderungen im NVP betrachtet werden. Dieser sei vor allem hinsichtlich der Entwicklung der Stadtinfrastruktur wichtig. Man habe es mit konkreten Entwicklungsgebieten zu tun, die heute sicher noch einmal im Einzelnen gewürdigt werden würden.

Man wolle sich heute damit auseinandersetzen, wo in der politischen Priorisierung Entscheidungen herbeigeführt werden sollten, die einer gründlicheren Betrachtung unterzogen werden müssten. Beispielsweise lasse sich aus dem jetzigen Entwurf erkennen, dass gerade viele Straßenbahnprojekte im Süden der Stadt abgesagt und depriorisiert worden seien. Dies sei an sich eine Debatte wert. Generell sei der Befund – dies lasse sich auch den Stellungnahmen der Organisationen entnehmen, die die Anzuhörenden verträten –, dass entgegen vielerlei Nützlichkeitsperspektiven hinsichtlich der Netzwirkung, der Stadtentwicklung oder auch der Fahrgastzahlen viele Straßenbahnprojekte gestrichen worden seien. Man sehe auch, dass in diesem NVP weniger Schiene stecke als noch im vorherigen. Dies zeige, dass es nötig sei, noch einmal eine Debatte darüber zu führen, auf welcher Grundlage ein NVP aufgestellt werde.

Er wolle etwas wiederholen, was er schon öfter gesagt habe: Man habe bereits in den vergangenen Haushaltsberatungen eine Debatte darüber geführt, ob es tatsächlich sinnvoll sei, den NVP nach der Kassenlage zu betrachten. Dies habe nichts damit zu tun, dass seine Fraktion sich ein Wolkenkuckucksheim wünsche, sondern damit, dass man in erster Linie über die fachlichen Prioritätensetzungen reden und darauf die kurz-, mittel- und langfristige Verkehrsplanung ausrichten sollte. Natürlich müssten alle miteinander dafür streiten, dass die notwendigen finanziellen Mittel von der Landesebene wie von den übergeordneten Ebenen bereitgestellt würden.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erklärt, auch er danke den Anzuhörenden und freue sich auf die Debatte. Der NVP sei so etwas wie eine Leitplanke, an der man sich in den nächsten Jahren orientieren wolle und die dann auszufüllen sei. Wenn die Leitplanken nicht korrekt seien, könne aber natürlich auch das Gesamtgebilde nicht korrekt sein. Insofern sei es wichtig, sich mit den Expertinnen und Experten noch einmal darüber zu unterhalten.

Für seine Fraktion stelle sich die Frage, ob die Priorität „Stabilität vor Wachstum“ in einer sich entwickelnden und wachsenden Stadt eigentlich richtig sein könne, in der der ÖPNV aus Sicht der AfD nicht bis zum Jahr 2030 im Stillstand bleiben dürfe. Es stelle sich auch die Frage, ob man bei der Priorisierung der Verkehrsmittel im NVP eine richtige Vorlage habe. Seine Fraktion vermisse das Thema U-Bahn an wesentlich prominenterer Stelle, aber auch das Thema innovative Verkehrsmittel wie beispielsweise die Seilbahn. In Paris habe sich gezeigt, dass diese ein Mittel sei, das sich nahtlos in den ÖPNV-Betrieb einführen lasse und mit dem man weitere Entfernungen überbrücken könnte, ohne Bäume abholzen oder Verkehre auf dem Boden einschränken zu müssen. Beim Thema Barrierefreiheit werde zwar die Barrierefreiheit für in der Mobilität eingeschränkte Menschen angegangen, aber das Thema kognitiv beeinträchtigte Menschen finde sich nach wie vor zu wenig in diesen Plänen wieder. Hier hätte seine Fraktion sich mehr gewünscht. Bezüglich der Finanzierung könne er sich seinem Vorredner anschließen: Auch bei knappen Kassen sei das Parlament als Haushaltsgesetzgeber in der Pflicht, die Prioritäten vorzugeben, wo man das Geld ausgeben wolle. Hier würde sich seine Fraktion deutlich mehr Mittel wünschen.

Antje Kapek (GRÜNE) sagt, wie ihre Vorredner sei sie der Ansicht, dass das Wesen eines NVP nicht in der Anpassung an die Realität, in Pragmatismus oder in „Stabilität vor Wachs-

tum“ bestehe, sondern dass er ein Planungsinstrument sei, das die Grundlagen und die Weichenstellungen für die Zukunft skizzieren und also für die Verwaltung und alle anderen betroffenen Behörden einen Wegweiser darstellen solle, in welche Richtung Entscheidungen getroffen würden, was Barrierefreiheit, Haltestellendichte, Takte, Strecken et cetera betreffe. Hierfür solle der NVP einen Plan ausrollen; zumindest in der Theorie bis zu diesem jetzt vorliegenden NVP. Dieser sei tatsächlich erstmalig in der Geschichte ein NVP nach Kassenlage, der sich aber – noch viel gravierender – anders als in der Vergangenheit nicht auf die Fachlichkeit und die fachlichen Empfehlungen aus der Verwaltung stütze, sondern sich vor allem nach einem lokalpolitischen Bauchgefühl, einer Technikgläubigkeit ohne faktische Grundlage – Stichwort Magnetschwebebahn – und vor allem einem Fetisch, um jeden einzelnen Parkplatz zu kämpfen, richte und einer rationalen und auch gemeinwohlorientierten Entscheidung entgegenstehe.

Ihre Fraktion sei der Ansicht, dass dieser NVP, in dem zentrale Vorhaben, die in der Vergangenheit angeschoben worden seien, gestoppt, vertagt und auf die lange Bank geschoben würden, das Gegenteil von Pragmatismus sei, sondern vor allem ein parteipolitisches Wunsch-dir-was und damit sehr zum Nachteil der Entwicklung der Stadt Berlin, der Region und vor allem der Menschen, die hier lebten. Sie wolle dies an einigen Beispielen klarmachen. Straßenbahnstrecken, gerade in den Süden und in den Westen, seien, wie bereits vom Abgeordneten Ronneburg angesprochen, gestrichen worden. Diese wären aber ausgesprochen notwendig, um hier für eine Entlastung der völlig überfüllten Busverkehre zu sorgen. Die U-Bahn solle nicht ausgebaut, wie in der Vergangenheit geplant, sondern zu bestimmten Zeiten und auf bestimmten Linien sogar ausgedünnt werden, und dies auf den am höchsten frequentierten. Bei der U1 und der U3, die einmal durch die gesamte Innenstadt fahre und die Stadt verbinde, solle der Takt von 3.20 auf 4 Minuten reduziert werden. Dies höre sich vielleicht erst einmal nach wenig an, mache aber in den Kapazitäten Zehntausende von Menschen aus, die nicht mehr von der U-Bahn mitgenommen werden könnten. Dies sei definitiv die falsche Richtung. Beim Regionalbahnverkehr sehe es ähnlich aus: Auch hier seien zentrale Vorhaben aus dem Projekt i2030 auf 2040 vertagt worden. Der zweigleisige Ausbau der S-Bahn in Richtung Norden, Richtung Hennigsdorf, sei ebenfalls vertagt worden.

Die ersten zehn Seiten in diesem NVP brächten es eigentlich schon auf den Punkt: SenMVKU mache deutlich, dass die aktuellen Krisen, die es bei der BVG und auch bei der S-Bahn absehbar weiterhin geben werde, festgeschrieben würden und der Betrieb auf niedrigstem Niveau fortgeführt werden werde. Der Regierende Bürgermeister habe noch 2024 versprochen, dass man zum regulären Fahrplan zurückkehren werde. Dieser Fahrplan sei aber ein hochgradig ausgedünnter, was bedeute, dass der Nahverkehr in den letzten drei Jahren unter Kai Wegner massiv gelitten habe und eine Besserung nicht in Sicht sei.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) bekräftigt, Planungen würden gemacht, um die Realität zu verändern. Wenn sich die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner in einer Stadt erhöhe, müsse man die verkehrlichen Antworten darauf finden, was bedeute, dass es nicht so bleiben könne, wie es sei. Für mehr Einwohnerinnen und Einwohner brauche man mehr ÖPNV und mehr Maßnahmen für Fußgängerinnen und Fußgänger und den Radverkehr. Dasselbe gelte, wenn man mehr Klimaschutz benötige. Wenn Berlin in der Umsetzung zu langsam sei, müsse der NVP ein Dokument der Beschleunigung sein. Seine Fraktion sehe hierin keinen Gegensatz dazu, die Kassenlage zu berücksichtigen. Es müsse darüber nachgedacht werden, wie man bestimmte Dinge preiswerter erreichen könne.

Niemand werde bestreiten, dass es beim Thema Beschleunigung deutlich Luft nach oben gebe, denn Berlin sei im Vergleich zu vielen anderen Städten viel zu langsam. Eine ähnliche Lage habe man beim Thema Bauen vorgefunden. Allein am Ende dieser Wahlperiode werde man beim Bauen vier Beschleunigungsrunden gedreht haben. Dieser NVP sei ein Dokument der Verlangsamung. Deswegen sei der Appell seiner Fraktion, diesen im Senat zu ändern und zu einem Dokument der Beschleunigung zu machen. Man mache sich grundsätzlich lächerlich, wenn man sage, man könne nicht das, was andere Städte schafften. Die Stadt Mainz beispielsweise habe die Mainzelbahn mit einer Strecke von 9,2 Kilometern in sieben Jahren fertiggestellt, vom ersten Dokument eines Ratsbeschlusses bis zum Passagierverkehr. Dies sei mindestens das, was Berlin schaffen sollte. 2023 sei nach viel zu langer Zeit die Straßenbahnstrecke zur Turmstraße in Betrieb gegangen und werde seitdem gut genutzt. Bis 2030 müsse die Straßenbahn, so wie es beschlossen worden sei, bis ins Schumacher Quartier rollen. Das Abgeordnetenhaus könne dem Senat nur davon abraten, ein Dokument zu beschließen, in dem stehe, dass dies vielleicht bis 2036 oder 2037, günstigstenfalls bis 2035, dauern werde. Dies sei viel zu spät.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) betont, der NVP sei ein Planungsinstrument, das selbstverständlich ausgehend von der Realität erstellt werde. Ihr sei wichtig zu erwähnen, dass der Senat eben nicht mehr in Wolkenkuckucksheim und in Bullerbü lebe, sondern insbesondere mit seinem Programm „Stabilität vor Wachstum“ sowohl bei der BVG als auch bei der S-Bahn erreicht habe, dass man mit realistischen Szenarien plane. Was habe man davon, wenn man jetzt einen Plan verabschiede, den man niemals realisieren werde? – Dies sei Verblendung und Irreführung der Bürgerinnen und Bürger. Dafür gebe sie sich jedenfalls nicht her.

Wenn hier von absehbaren Krisen bei der S-Bahn und der BVG gesprochen werde, wisse sie nicht, wer so etwas vorhersagen könne. Sie sehe dies überhaupt nicht, im Gegenteil: Mit dem Kurs „Stabilität vor Wachstum“ habe man mit BVG und S-Bahn gemeinsam einen Kurs eingeschlagen, um wieder Realität walten zu lassen. Dafür danke sie den beiden Unternehmen sehr. Damit habe man dafür gesorgt, dass die U-Bahnen, die Straßenbahnen und die Busse wieder auf einem sehr guten Weg seien, was nicht der Fall gewesen sei, als der Senat an die Regierung gekommen sei.

Der NVP sei ein Planungsinstrument, das sich an den vorherrschenden Rahmenbedingungen und Möglichkeiten orientieren müsse. Er nehme die Realität als Ausgangspunkt und entwickle sie ambitioniert fort. Aufgrund dessen hätten die Zielsetzungen des letzten NVP angepasst werden müssen. Veränderte Rahmenbedingungen seien dabei unter anderem die geringere Auslastung in den Hauptverkehrszeiten durch Homeoffice-Effekte und die Leistungsfähigkeit der BVG. Auch die angespanntere Situation der öffentlichen Haushalte und die Kostensteigerungen für das bestehende Verkehrsangebot seien zwingend zu berücksichtigen gewesen und seien entsprechend bei der Revision des BVG-Verkehrsvertrags eingebracht worden. Andere Bundesländer und Kommunen müssten Verkehrsleistungen abbestellen. Dies habe man in Berlin verhindert, auch mit Umstellungen von Finanzierungsformaten.

Der neue NVP stelle die Maßnahmen dar, mit denen zwischen 2026 und 2028 begonnen werden müsse, um ein Leistungswachstum ab 2030 sicherstellen zu können. Um dies noch einmal deutlich zum Ausdruck zu bringen: Man habe den NVP eben nicht 2025 verabschiedet, bevor der Haushalt gestanden habe, und man habe ihn auch nicht verabschiedet, bevor die Revision des Verkehrsvertrags mit der BVG geschlossen worden sei. Man habe es andersherum aufge-

zogen, um von Bullerbü und Wolkenkuckucksheim wegzukommen. Da die Umsetzungszeiträume für Infrastruktur relativ lang seien, erstrecke sich der Planungshorizont im Bedarfsplan des NVP bis 2040. Insofern habe man hier zwei Dokumente: einmal den NVP und einmal den Bedarfsplan, die unterschiedliche Zeitläufe hätten. Um den ÖPNV langfristig leistungsfähig zu halten, müsse bereits frühzeitig und vorausschauend mit der Planung dieser Maßnahmen begonnen werden. Ziel des NVP sei es, im Hinblick auf die aktuellen Rahmenbedingungen besonders die Qualität des Angebots zu verbessern, um damit die Voraussetzung für ein erneutes Wachstum ab spätestens 2030 zu ermöglichen.

Der aktuelle NVP sehe im Wesentlichen keine Anpassungen der Standards vor; damit werde weiterhin ein flächendeckendes, attraktives ÖPNV-Angebot im gesamten Stadtgebiet sichergestellt. Das Angebot der BVG solle entsprechend des Ergebnisses der Revision des Verkehrsvertrags bis 2029 stabil bleiben. Notwendige punktuelle Angebotsanpassungen zur Erschließung neuer Baugebiete oder bei sehr stark nachgefragten Angeboten würden durch eine nachfrageorientierte Kompensation umgesetzt. Möglichkeiten hierfür böten sich zum Beispiel zu Beginn der Frühhauptverkehrszeit auf den Linien, auf denen die Nachfrage gering und das Angebot dichter getaktet sei, als die Standards des NVP vorsähen. Durch solche Leistungsverlagerungen solle auch das Taktangebot der U-Bahn in der Hauptverkehrszeit verdichtet und somit bedarfsgerechter gesteuert werden werden. Der Senat sei flexibel und nicht starr; auch dies müsse einmal ausdrücklich gesagt werden. Man passe sich gemeinsam mit der BVG und der S-Bahn an. Dem Senat sei bewusst, welche Herausforderungen es für die Verkehrsunternehmen hinsichtlich des Fahrplans bedeute, wenn sie in unterschiedlichen Takten und Dichten führen. Auch diesen Weg gingen die Verkehrsunternehmen gemeinsam mit dem Senat, um nachfrageorientiert das beste Angebot für die Berlinerinnen und Berliner bieten zu können. Zudem werde durch Anpassung der Fahrzeuggrößen bei Bus und Straßenbahn die Beförderungskapazität bei gleichbleibendem Takt verbessert.

Auch das Angebot bei der S-Bahn werde in den nächsten Jahren stabil bleiben. Ziel sei es allerdings, die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Angebots zu verbessern. Die Herausforderungen durch die verzögerte Zuschlagserteilung durch das Nachprüfungsverfahren für die Vergabe der Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd – hier wolle sie betonen, dass erst diese Koalition das Vergabeverfahren zuschlagfähig gemacht habe –, wodurch die Neufahrzeuge frühestens ab 2031 ausgeliefert werden würden, seien im NVP berücksichtigt. Auch hier gehe es um Realitätsanpassung.

Die Entwicklung der Infrastruktur werde im Rahmen des Bedarfsplans dargestellt. Die Prioritäten der Infrastrukturentwicklung im Kontext einer herausfordernden Haushaltslage und der Strategie „Stabilität vor Wachstum“ stellten Weichen für sicheres Wachstum spätestens ab den 2030er-Jahren. Die höchste Priorität habe dabei der Erhalt der Bestandsinfrastruktur. Dies sei Priorität eins. Nicht nur Berlin, sondern auch andere Regionen in Deutschland seien von der maroden Infrastruktur betroffen. Insofern sei es sehr wichtig, in die Bestandsinfrastruktur zu investieren. Dies tue der Senat. Als Priorität zwei werde die Erweiterung der Betriebs- und Bestandsinfrastruktur bewertet, da diese notwendig sei, um ab 2030 überhaupt wieder wachsen zu können. Dahinter sei der Neubau der Strecke als Priorität drei eingeordnet. Entsprechend tue dies der Bund in der Schieneninfrastruktur, aber auch in der Straßeninfrastruktur. Dies sei zwingend erforderlich.

Beim Neubau unterscheide der Bedarfsplan in fünf Kategorien, wobei drei davon einen entsprechenden Finanzierungsbedarf unterstellten. Gesetzte Vorhaben seien auf Grundlage des NVP 2019–2023 fortgeschrieben worden und hätten einen positiven Wirtschaftsnachweis sowie einen Senatsbeschluss. Projekte mit vordringlichem Bedarf sollten in der Laufzeit des NVP vorangetrieben und begonnen werden. Hier seien die Erschließung von Neubaugebieten und die Systemumstellung akut überlasteter ÖPNV-Korridore relevant. Vorhaben mit entsprechender Dringlichkeit würden zeitlich repriorisiert und seien im dringlichen Bedarf zu finden.

Die Kosten für die Verkehrsleistung würden in den kommenden Jahren ansteigen. Dies folge unter anderem aus den geplanten Leistungssteigerungen bei der BVG und der S-Bahn. Ab 2031 sei mit Kosten von über 2 Mrd. Euro aus den Verkehrsverträgen zu rechnen. Dies schränke den finanziellen Spielraum für Erweiterungsinvestitionen ein, sodass hier stärker priorisiert werden müsse. Neben dem Angebotswachstum benötigten auch die Umsetzungen der im NVP festgelegten Maßnahmen in den nächsten Jahren bis zu 134 Mio. Euro. Aus dem ÖPNV-Bedarfsplan folgten nach aktuellem Stand Investitionskosten für circa 13,7 Mrd. Euro für die Jahre 2026 bis 2040. Durch Förderungen könne die Belastung des Landes für den genannten Zeitraum annehmbar auf 6,6 Mrd. Euro reduziert werden.

Sie bedanke sich bei allen Beteiligten, die an diesem Plan mitgewirkt hätten. Das Team, das diesen NVP erstellt habe, sei natürlich in die Beteiligung mit den Betroffenen gegangen. Sie wolle noch einmal deutlich betonen, dass man sich noch nicht im Mitzeichnungsverfahren mit dem Senat befinde, sondern dieses erst noch begonnen werden müsse. – Sie danke außerdem den Anzuhörenden herzlich dafür, dass sie heute bereitstünden, um das Thema im Ausschuss zu besprechen.

Guido Schötz (SenMVKU) kündigt an, er werde eine kurze Präsentation halten, in der bestimmte Aussagen der Senatorin noch einmal visualisiert und gegebenenfalls vertieft würden. Der NVP sei im Wesentlichen das Planungsinstrument der Exekutive für den ÖPNV, so wie es nach dem Personenbeförderungsgesetz – PBefG – und dem Berliner Mobilitätsgesetz vorgeschrieben sei. Er habe eine Basis und auch Vorgaben, die bei der Aufstellung zu beachten seien, und müsse insofern Inhalte zur Emissionsreduktion, zur Dekarbonisierung des Busverkehrs, aber eben auch zu Finanzierungsfragen enthalten, da zum einen die finanziellen Auswirkungen bewertet werden müssten und zum anderen die LHO vorgebe, dass Planungen dann zu beginnen seien, wenn sie auch fortgesetzt werden könnten bzw. eine Aussicht auf Erfolg hätten. Insofern sei der NVP das Strategiepapier. Er konkretisiere den Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr – StEP MoVe.

Was die Inhalte betreffe, gebe es insgesamt zehn Kapitel. Auf einzelne Dinge wolle er noch einmal eingehen. Senatorin Bonde habe bereits gesagt, dass es sich um ein kurz- und mittelfristiges Planwerk für Maßnahmen zwischen 2026 und 2028 handle, bei denen man entweder in die Realisierung gehen oder einen Planungszeitraum beginnen werde. Daher sei gerade bei den Planungen sicherzustellen, dass Investitionsmaßnahmen auch langfristig leistungsfähig umgesetzt werden könnten, und zu betrachten, wie die Finanzierungsperspektiven dabei seien. Deswegen sei der Zeitraum im Bedarfsplan etwas länger gefasst als im NVP.

Die Grundlage, auf die dieser NVP im Entwurf aufbaue, sei die Strategie „Stabilität vor Wachstum“ der BVG, aber auch anderer Verkehrsunternehmen. Ein Angebotswachstum sei

vertraglich gesichert ab 2030 möglich. Ab 2028 bestehe nach dem Vertrag die Möglichkeit für einen leichten Aufwuchs. Alles, was davor möglich sei, werde man gemeinsam mit der BVG realisieren. Der Fokus bei den Verkehrsunternehmen liege aber für SenMVKU darauf, die Angebotsqualität wieder zu verbessern und ab 2030 wieder Angebotswachstum vornehmen zu können. Insofern gebe es Rahmenvorgaben, die man im Wesentlichen beibehalte und fortschreibe: Qualitätsstandards, Standards und Vorgaben zur Sicherheit und zur Barrierefreiheit sowie Zugangsstandards, die unveränderte Vorgaben zur Verfügbarkeit des ÖPNV im Stadtgebiet vorsähen, sowohl was Verkehrszeiten als auch was Erschließungs-, Bedien- und Verbindungsstandards betreffe.

Mit dem Blick auf das Angebot der BVG gelte der Grundsatz „Stabilität vor Wachstum“. Man müsse in einem Planwerk auch auf die Nachfrage reagieren. Insofern sehe SenMVKU Handlungsfelder vor, wie man das Angebot nachfrageorientiert umschichten und gegebenenfalls durch den Einsatz größerer Fahrzeuge Kapazitätsausweitungen erreichen könne. Für den U-Bahn-Bereich bedeute dies, dass im Großprofil auch weiterhin ein guter Takt gefahren werden werde, ein Vierminutentakt auf allen Linien, und im Kleinprofil die Takte konstant beibehalten werden würden, aber längere Züge eingesetzt werden sollten. Bei der Straßenbahn sei ebenfalls das Zuglängenwachstum eine Möglichkeit für eine höhere Kapazität. Beim Bus werde man gegebenenfalls Angebotsumschichtungen vornehmen und Kapazitätswachstum durch größere Gefäße, also Doppelgelenkbusse, erreichen. Was das Angebot der S-Bahn betreffe, gelte das Ziel, die Zuverlässigkeit und die Pünktlichkeit des Angebots wieder zu verbessern, da man, wie dargestellt, durch das Vergabeverfahren erst frühestens ab 2031 in den Neufahrzeugzulauf eingehen werde.

Der andere wesentliche Teil des NVP sei der Bedarfsplan als Anlage, in dem im Lichte der Haushaltslage auf der einen und der Leistungsfähigkeit der Verkehrsunternehmen auf der anderen Seite Priorisierungen hätten vorgenommen werden müssen. Priorität eins sei ganz klar der Erhalt der Bestandsinfrastruktur. Es seien zeitnah Ersatzinvestitionen vorzunehmen und der Investitionsrückstau abzubauen. Dies solle dazu dienen, Verfügbarkeit und Betriebssicherheit der Bestandsinfrastruktur zu erhalten. Priorität zwei sei die Erweiterung dieser Betriebs- und Bestandsinfrastruktur, um Werkstätten und Betriebshöfe auf neue Fahrzeuge und neue Begebenheiten einzustellen und Abstellkapazitäten zu erhöhen, um Fahrzeuge, die im Zulauf seien, auch abstellen zu können, und die Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes erhöhen zu können. Ein Beispiel sei die Energieversorgung.

Priorität drei sei der Neubau von Strecken und Bahnhöfen. Hier gelte es, auf die wachsende Stadt und auf Entwicklungsgebiete zu reagieren, aber auch, überlastete ÖPNV-Korridore versorgen zu können. Es gebe gesetzte Vorhaben, bei denen sein Haus auf der Grundlage begonnener Planung davon ausgehe, dass sie zielgerichtet fortgeführt werden müssten, damit sie in Wert gesetzt würden. Zudem habe man eine Kategorie für vordringliche Bedarfe aufgenommen, in der sich Vorhaben befänden, die in der Laufzeit des NVP zwingend planerisch zu beginnen hätten und vorangetrieben werden müssten. In der weiteren Schüttung gebe es den dringlichen Bedarf, wo sicherlich auch Vorhaben repriorisiert, aber dort, wo Finanzierungsverpflichtungen eingegangen worden seien, diese fortgesetzt werden würden. Über diese genannten Dringlichkeitsstufen hinaus führe man noch weitere Dinge mit: den weiteren Bedarf, den perspektivischen Nutzen und den potenzielle Bedarf, der mit der Fortschreibung überprüft werden werde.

Bei den gesetzten Vorhaben handle es sich um weit fortgeschrittene Vorhaben; eine Realisierung dürfte daher bis Mitte der 2030er-Jahre möglich sein. Damit werde es gelingen, auch neue Wohngebiete und Entwicklungsgebiete leistungsfähig zu erschließen und überlastete Buskorridore durch leistungsfähigere Schienenverkehrsmittel zu ersetzen. Bei diesen Vorhaben bestehe die Chance, eine GVFG-Förderung zu erhalten und damit den Landeshaushalt in der Umsetzung zu entlasten. Im U-Bahn-, im S-Bahn-, im Regionalverkehrs- und im Straßenbahnbereich seien eine Vielzahl von Vorhaben vertreten, die darauf einzahlen.

Bei den vordringlichen Vorhaben habe man mehrere Kategorien gebildet. Kategorie eins sei die Anbindung neuer Stadtquartiere und neuer Wirtschaftsstandorte, Kategorie zwei die Beseitigung von Kapazitätsengpässen, und Kategorie drei seien betriebliche Erfordernisse. Auch hier gelte in Abstimmung mit der Hausleitung der Grundsatz, dass alle Verkehrsträger angemessen vertreten seien, um auf die genannten Ziele einzuzahlen.

Bei den dringlichen Vorhaben handle es sich um jene, bei denen die Planungen fortgeführt würden, bzw. um jene, die man dort, wo eventuell in der weiteren Planungsverdichtung Vorhaben aus den vordringlichen Vorhaben herausfallen würden, vorziehen würde. Dies seien je nach Kategorisierung Stadtquartiers- und Wirtschaftsstandortanbindung, Kapazitätsengpässe, betriebliche Erfordernisse und Stärkung des ÖPNV für Umwelt- und Klimaschutzbelange. Auch hier setze SenMVKU gemeinsam mit ihren Partnern vielfältige Maßnahmen mit hohen Investitionskosten um.

Ein wesentlicher Punkt sei der Finanzierungsteil. Der Zuschussbedarf des Landes für den ÖPNV werde in den kommenden Jahren deutlich anwachsen. Aus der Präsentation gingen, zeitlich orientiert am Ende des BVG-Verkehrsvertrags, die zwingend erforderlichen bestellten Leistungen und Maßnahmen hervor, und zwar die Finanzierungsbedarfe noch ohne die Maßnahmen aus dem NVP, also die Absicherung von geschlossenen Verkehrsverträgen mit der BVG, mit den Regionalbahnen und der S-Bahn und der Erhalt von vorhandener Verkehrsinfrastruktur. Preistreiber hierbei seien die Preissteigerungen für die Verkehrsleistungen einerseits und verringerte Erlöserwartungen andererseits, da durch das Deutschlandticket ein wesentlicher Baustein der Nutzendenfinanzierung gewissermaßen weggebrochen sei. Hinzu kämen Angebotssteigerungen, die man bei S-Bahn und BVG spätestens ab den 2030er-Jahren wieder vorsehe, und Kosten für die Dekarbonisierung des Busverkehrs. Zudem habe man mit dem Doppelhaushalt in der Finanzierung teilweise umgestellt von investiv auf konsumtiv, was ebenfalls zu Kostensteigerungen führe. In der Präsentation sei auch dargestellt, was durch diesen NVP im Entwurf ausgelöst werde: 4,3 Mrd. Euro für den Landeshaushalt bis 2035. Die Maßnahmen noch ohne Bedarfsplan, also ohne Investition, benötigten allein 900 Mio. Euro, die sich auf Angebotsaufwuchs, Priorisierungsmaßnahmen, Klimaanpassung und Nachhaltigkeit, Umsetzung der Barrierefreiheit und Maßnahmen für Innovation und Digitalisierung erstreckten.

Die Maßnahmen, die im Bereich des Infrastrukturausbaus ausgelöst würden – dies beziehe sich auf den Bedarfsplan in der Priorisierung eins bis drei –, würden 2026 bis 2040 neben Bestellkosten Kosten in Höhe von 13,7 Mrd. Euro verursachen. Wenn es gelingen würde, die maximale Ausschöpfung der GVFG-Förderung und des Sondervermögens zu erreichen sowie die im Doppelhaushalt umgesetzte Kreditfinanzierung anzuwenden, würde sich die finanzielle Belastung des Landes Berlin, um die Investitionen umzusetzen, für 2026 bis 2040 nur noch auf 6,6 Mrd. Euro belaufen.

Auch zum Thema Innovation treffe der NVP Aussagen, denn auch hier ließen sich im ÖPNV weitere Potenziale heben. Die Zielstellung sei, die Attraktivität und die Leistungsfähigkeit des ÖPNV zu steigern und die betriebliche Effizienz bei den Unternehmen zu erhöhen. Hierfür sehe der NVP konkrete Maßnahmen vor wie etwa das Zielbild einer Infrastrukturdigitalisierung, die das Land gemeinsam mit der BVG vornehmen wolle. Das Thema autonomes Fahren sei gesetzt, aber es sei noch nicht zur Serienreife gelangt. Die Automatisierung der Straßenbahn solle untersucht und konzeptioniert und CBTC im U-Bahn-Gesamtnetz weiter geprüft und verdichtet werden. Außerdem sei die Vollautomatisierung der S-Bahn als Prüfauftrag vorgesehen.

Henrik Falk (BVG) erklärt, er werde aus unternehmerischer Perspektive Stellung zum NVP nehmen und dabei vor allem auf den Zeitraum 2026 bis 2028 blicken, also auf die nächsten eineinhalb Jahre. Danach werde man bereits den nächsten NVP besprechen. Verglichen mit dem, was er vorgefunden habe, als er 2024 zur BVG gekommen sei, fühle er sich mit diesem NVP weitestgehend wohl; nicht, weil die BVG ambitionslos sei und ihr Angebot nicht ausweiten wolle, sondern weil das größte Thema, das die BVG in jeder Fragestellung bewege, die Stabilität der Infrastruktur als Voraussetzung für jegliche Erbringung des Angebots sei.

Deshalb wolle er das Augenmerk vor allem auf die Infrastruktur der einzelnen Verkehrsträger lenken, angefangen beim Bus: Hier sei die Frage nicht, wie man das Angebot ausbauen könne, sondern erstens, wie man das bestellte Angebot stabil erbringen könne. Zweitens liege der Fokus darauf, 2027 erstmals seit sechzig Jahren zwei neue Betriebshöfe als Grundlage für eine weitere Umstellung auf emissionsfreien Busverkehr fertigzustellen und in Betrieb zu nehmen, um bis zu 560 E-Busse betreiben zu können.

Ein wesentliches Thema für die U-Bahn im Bestandsnetz seien neue Fahrzeuge. In den letzten Jahren sei parteiübergreifend dafür gesorgt worden, dass man über den Rahmenvertrag mit Stadler in die Lage gekommen sei, überhaupt neue Fahrzeuge in Größenordnung zu beschaffen und dann auch einzuflotten. Die Einflottung werde derzeit im Kleinprofil und seit Kurzem auch im Großprofil vorgenommen. Eine Einflottung im Großprofil habe die BVG seit dreißig Jahren nicht durchgeführt, weil hier keine neuen Fahrzeuge beschafft worden seien. Im NPV 2026–2028 sei es also zentral, die große Anzahl an neuen Fahrzeugen, die für die U-Bahn beschafft würden, so einzuflotten, dass sie zur Verfügung gestellt werden könnten. Dies werde den Effekt haben, dass die bestellten Takte – mit Ambition auf einen durchgehenden Vierminutentakt – erbracht werden könnten; das Personal hierfür sei vorhanden. Damit werde die Voraussetzung erfüllt sein, um in weitere Steigerungen gehen zu können. Auch die Werkstätten müssten vollständig umgebaut werden, um die Grundvoraussetzungen zu schaffen. Diese Themen seien hier angelegt, um dann in weiteres Wachstum zu gehen.

Ein weiteres wichtiges Thema sei CBTC, also die Teilautomatisierung des gesamten U-Bahn-Netzes. Berlin habe ein großartiges Netz. Wenn man es schaffen würde, innerhalb der nächsten 15, maximal 20 Jahre das gesamte Netz, so wie es hier als Prüfauftrag angelegt sei, auf Teilautomatisierung umzustellen, würde man das Netz auf vollkommen neue Füße stellen, ohne dafür neue Strecken zu benötigen. Man würde ganz andere Kapazitäten zur Verfügung stellen können und eine ganz andere Stabilität erreichen. CBTC sei der internationale Standard, gerade bei Neubaustrecken. Man habe jetzt die Chance, dies umzusetzen, deshalb sei dieser Prüfauftrag für ihn entscheidend und stelle die größte Innovation dar.

Bei der Straßenbahn liege der Schwerpunkt nach seiner Einschätzung auf der Einflottung des Urbanliners, durch den man nach der Zulassung Schritt für Schritt auf derselben Strecke mit demselben Takt mehr Kapazität zur Verfügung stellen werde. Dies sei ein entscheidender Hebel. Es gehe nicht nur um Taktverdichtung, sondern die Stabilität aus Kundinnen- und Kundensicht und die Platzmöglichkeiten seien das Entscheidende im Neubau.

Er wolle den Kritikpunkt des Abgeordneten Dr. Kollatz unterstützen. Dies beziehe sich nicht nur auf den NVP, sondern er wolle an alle Parteien appellieren: Der BVG würde es in der Umsetzung am meisten helfen, wirklich Prioritäten zu setzen und einige wenige neue Strecken festzulegen, die bis 2030 in Betrieb genommen werden sollten. Dann könnte man sich darauf konzentrieren und so die Umsetzung tatsächlich in diesem Zeitraum schaffen.

Karsten Kranich (PRO BAHN, Landesverband Berlin Brandenburg e. V.; stellvertretender Vorsitzender) stellt voran, PRO BAHN sei nicht schienenfixiert, sondern betrachte auch immer das Umfeld des Schienenverkehrs; nicht nur Umwelt- und Klimaschutz, sondern auch die Wohn- und Lebensqualität der Menschen. Sein Verein habe in den letzten zehn Jahren mit großer Sorge miterlebt, wie geplante Straßenbahnprojekte immer weiter in Verzögerung geraten seien. Man habe Bedenken, weil die Straßenbahn, die im Westteil der Stadt fast vollständig fehle, ein wichtiges, effizientes und breitbandiges System sei. Sie fehle als Werkzeug, um ihren Beitrag bei der Lösung der angesprochenen Verkehrsprobleme wie Staus und Flächenbedarf zu leisten. Anhand einer Präsentation wolle er die konkreten Forderungen von PRO BAHN zum Entwurf des NVP darstellen und begründen.

Der Ausbau in den westlichen und südlichen Bezirken solle nicht herabgestuft, sondern müsse eher beschleunigt werden. In Spandau, Reinickendorf und Steglitz-Zehlendorf habe man mehr Flächen zur Verfügung als in der Innenstadt; hier müsse es vorangehen. Auch bei S-Bahn-Vorhaben habe es Zurückstufungen gegeben, die die Strecke Spandau–Albrechtshof und die Nahverkehrstangenten – NVT – Nord und Ost beträfen. Es sei dringend notwendig, hier weiterzuarbeiten. Wichtig seien auch die Trassensicherung und die Aufnahme von Straßenbahntrassen in den Flächennutzungsplan, um diese zu sichern und weitere Verzögerungen und Kostensteigerungen zu vermeiden, die entstünden, wenn – wie geschehen – die geplanten Trassen bei Baumaßnahmen an Unterführungen oder Brücken vergessen worden seien.

Die Straßenbahn gewährleiste einen Qualitätsgewinn durch Kapazitätserhöhungen, Barrierearmut durch Ebenerdigkeit, Zuverlässigkeit und höhere Effizienz bezüglich fast aller Ressourcen: Planungs- und Baukosten, Umsetzungszeiträume, Flächenbedarf und Betrieb. Die frei werdenden Ressourcen könnten zum Beispiel genutzt werden, um in den Randbezirken wieder Zehnminutentakte beim Busverkehr einzuführen. Wenn der Bus am Samstag nur alle 20 Minuten fahre, nähmen viele Familien zum Einkaufen lieber das Auto. Auch wenn man die vielen sozialen Probleme in den Randgebieten – mit der Heerstraße Nord in Spandau als herausragendem Beispiel – betrachte, könne Berlin es sich nicht erlauben, auf dieses effiziente Verkehrsmittel und Werkzeug zur Qualitätssteigerung zu verzichten.

Die steigenden Anforderungen an den ÖPNV seien durch die Vorrednerinnen und Vorredner bereits genannt worden, beispielsweise der zusätzliche Bedarf durch Neubaugebiete, den Campus Siemensstadt oder die Urban Tech Republic – UTR. In diesen Fällen sollte die Nahverkehrsplanung nicht reaktiv sein, sondern proaktiv; das Entstehen dieser Gebiete sei schließlich lange bekannt. Auch bei Nachverdichtungen sollte diese rechtzeitig vorangetrie-

ben werden. Unzureichende ÖPNV-Verbindungen führten hier zu noch mehr Pkw und Stau. Es gebe eine zunehmende Zahl von Seniorinnen und Senioren. Auch diese würden attraktive Angebote eher nutzen und dann weniger das Auto nutzen wollen. Die wirtschaftliche Stellung junger Familien, die häufig aus wirtschaftlichen Gründen an den Stadtrand zögen, führe zum – gewünschten – Verzicht auf einen Pkw oder Zweit-Pkw. Auch dies lasse sich nur realisieren, wenn das Angebot attraktiv genug sei. Nicht zuletzt ermögliche effizienter Pendelverkehr zwischen Randbezirken und Innenstadt die Ausübung höherwertiger Berufe.

Im NVP würden mehrfach Straßenbahnstrecken unter Vorbehalt gegenüber S-Bahn-Strecken gestellt oder ganz zurückgestellt. Die Straßenbahn könne im Bedarf nicht durch U- oder S-Bahn-Strecken ersetzt werden. Im Vergleich zu diesen nehme sie gleichzeitig auch Aufgaben wahr, für die sonst Buslinien erforderlich seien, sei aber deutlich attraktiver. Für Seniorinnen und Senioren oder andere mobilitätseingeschränkte Menschen sei es bequemer, ebenerdig unterwegs zu sein. Dennoch sei die zusätzliche Anbindung der Randgebiete an die Innenstadt durch U-, S- und Regionalbahn unverzichtbar.

Zu den sogenannten innovativen Verkehrssystemen: Diese seien bezüglich der Kosten, des Flächenbedarfs und der Praxistauglichkeit oft nicht realistisch bewertet; ein Beispiel sei die steigende Komplexität beim Transport System Bögl wie hinsichtlich des Bedarfs an Haltestellenabständen oder der Umsteigemöglichkeiten. Zudem gebe es bei Magnetschwebbahnen und Seilbahnen keine Weichen oder seien diese extrem teuer. Sie eigneten sich also vor allem für Punkt-zu-Punkt-Verbindungen; darüber hinaus werde es sehr teuer und aufwendig. Auch die Führung auf Stützen sei oft nicht zu Ende gedacht.

Simon Margraf (Industrie- und Handelskammer zu Berlin; Bereichsleiter für Wirtschaft und Politik) informiert, die Perspektive der Wirtschaft sei in der Broschüre „4 x 4 Prioritäten für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik“ der IHK Berlin nachzulesen, die vor zwei Jahren aktualisiert worden sei und sehr konkrete Vorschläge für den Ausbau des ÖPNV mache. Dieser stehe aus Sicht der Wirtschaft an erster Stelle, wenn es um die Verkehrsfragen der Stadt gehe, noch vor den Fragen zur Baustellenkoordinierung, zur Parkraumbewirtschaftung oder zum Ausbau der A100. Der NVP sei ein wichtiges Modul, um diese Ziele zu verfolgen.

Warum sei der ÖPNV wichtig für die Wirtschaft? – Der tägliche Weg zur Arbeit mit dem ÖPNV lasse sich nicht immer reibungslos zurücklegen, was auch daran liege, dass das Nahverkehrsangebot noch nicht so funktioniere, wie man es sich wünsche. Die IHK wünsche sich, dass die Fachkräfte den ÖPNV benutzten, weil Beschäftigte, die auf das Auto verzichteten, die Straßen frei machten für den Wirtschaftsverkehr. Dies sei nötig, um den wirtschaftlichen Kreislauf aufrechtzuerhalten. Natürlich wünsche man sich außerdem, dass sich auch Gäste in der Stadt wohlfühlten und einen verlässlichen ÖPNV vorfänden. Der Tourismusfaktor sei hier nicht zu unterschätzen.

In Berlin gebe es 350 000 Unternehmen mit 2,5 Mio. Erwerbstätigen, die an ihre Arbeitsstellen kommen müssten. Aus dem Umland pendelten 250 000 Menschen nach Berlin. Man müsse die Bedingungen dafür schaffen, dass dies alles funktioniere. Die IHK Berlin unterstütze derzeit übrigens sehr aktiv die Kommunikation mit den Mitgliedsunternehmen, um für das Deutschlandticket Zuschuss Ausbildung zu werben. Dies geschehe über die Homepage und im direkten Austausch mit den Mitgliedsunternehmen in der Ausbildungsberatung und in den Mitgliederkontakten.

Die IHK sehe diesen NVP mit der kurzen Frist 2026 bis 2028 als pragmatisches Mittel und unterstütze die allgemeine Stoßrichtung, weil aus Sicht der Wirtschaft Stabilität aktuell Vorrang vor dem Ausbau haben müsse. Der ÖPNV in Berlin sei heute schon sehr stark ausgelastet. Man sehe viele Verspätungen, Zugausfälle, Streckenausfälle und Dauerbaustellen. Die Ausfallquote der U-Bahn habe 2025 bei 8,5 Prozent gelegen. Vor diesem Hintergrund sei die IHK der Meinung, die Zuverlässigkeit des ÖPNV müsse gesteigert und das Angebot ausgeweitet werden. Vor der Angebotsausweitung stehe für sie aber, die Verlässlichkeit des ÖPNV für die Berlinerinnen und Berliner zu sichern. Deswegen setze der NVP aus Sicht der IHK den richtigen Schwerpunkt. Besonders positiv bewerte sie den klaren Fokus auf Stabilisierung und Verlässlichkeit. Die Maßnahmen zur Verbesserung der Angebotsqualität und der Pünktlichkeit finde sie richtig und die Angebotsoptimierung und den Vierminutentakt auf den U-Bahnen sehr gut.

Zuletzt wolle er noch die Punkte erwähnen, die aus Sicht der Wirtschaft diskussionswürdig seien. Im Mobilitätsgesetz habe man sich darauf verständigt, dass der NVP alle fünf Jahre fortgeschrieben werden solle. Der letzte NVP habe bis 2023 gegolten, man sei hier also in Verzug. Die IHK wünschte sich, dass man in Zukunft früher über diesen Plan sprechen würde. Die BVG-Verträge seien 2025 gemacht worden, und die nächsten würden 2030 kommen. Vor diesem Hintergrund wäre es gut, diese Prozesse zu synchronisieren. Der Haushaltsvorbehalt treibe natürlich alle um, aber unter den aktuellen Umständen finde die IHK Berlin die pragmatische Sichtweise nicht problematisch. Es sei wichtig, dass die Stabilität vor dem Ausbau liege.

Wenn die Wirtschaft sich etwas wünschen dürfte, wäre es, größer zu denken. Berlin bewerbe sich für Olympische Spiele und diskutiere eine mögliche Expo 2035, deshalb müsse man es erreichen, den Flughafen BER noch näher an Berlin heranzuholen und ihn noch enger anzubinden. Daher wünsche man sich den Ausbau der U7 bis zum BER. Dies wäre der Vorschlag der IHK für die Priorisierung neuer Projekte.

Christfried Tschape (Berliner Fahrgastverband IGEB e. V.; Vorsitzender) bekundet, die IGEB sei froh, dass nun ein Entwurf für den NVP vorliege. Man könnte es aber knapp folgendermaßen zusammenfassen: In Berlin komme der Bus zu spät, die Bahn zu spät und nun auch noch der NVP zu spät. Die vorherigen Senatsverwaltungen hätten es geschafft, diesen für 2014 bis 2018 und 2019 bis 2023 jeweils pünktlich vorzulegen. Der IGEB sei nicht ersichtlich, warum es jetzt mit zweieinhalb Jahren Verzug nur noch einen halben NVP bis Ende des Geltungszeitraums 2028 gebe. Hier könne er sich der IHK anschließen: Dies müsse beim nächsten Mal besser werden.

Auch aus Sicht der IGEB sei die Beteiligung, die jetzt stattgefunden habe, absolut unzureichend gewesen. Diese sei offensichtlich vor allem wegen der europarechtlichen Pflicht zur Strategischen Umweltprüfung – SUP – erfolgt. Die IGEB hätte sich eine sehr viel frühere Einbeziehung der einschlägigen Verbände und eine offizielle Beteiligung insgesamt und nicht nur wegen der SUP gewünscht. Hier könne man sich das Land Brandenburg zum Vorbild nehmen, das zum Landes-NVP, aber auch zu den NVP der Landkreise regelmäßig ein geordnetes Beteiligungsverfahren durchführe. Dies sei in Berlin schon bei dem vorhergehenden NVP nicht optimal gewesen, und jetzt sei es leider noch deutlich schlechter geworden. Ein Beispiel: Im NVP seien auch einige Elemente zum SPNV enthalten. Der IGEB sei es im SPNV-Beirat der Länder Berlin und Brandenburg, der vom VBB gemanagt werde und in dem

er selbst den Vorsitz habe, nicht gelungen zu erreichen, dass das Land Berlin, so wie das Land Brandenburg, den NVP dort vorstelle und zur Diskussion stelle.

Der NVP beinhalte ohne Frage viele richtige Ziele und grundsätzliche Ansätze, wie den öffentlichen Verkehr zu fördern, auszubauen und zu beschleunigen. Dies sei bereits beim vorigen NVP der Fall gewesen. Allerdings fehlten weiterhin Strategien zur Umsetzung. Vieles gelinge eben nicht, im Gegenteil: Insbesondere Straßenbahn und Bus seien in den letzten Jahren langsamer geworden, weil all diese klugen Ziele nicht hätten umgesetzt werden können. Man könnte etwas ironisch zusammenfassen: Im NVP stehe, wie auch vorher schon, vieles mit folgender Richtigkeit.

Es werde immer wieder mit Einzelbegründungen erklärt, warum die Beschleunigung gerade nicht funktioniere. Der Ball werde zwischen Senat und Bezirk hin- und hergespielt. Auch hier könne man ein geflügeltes Wort anbringen: Die Berliner Verwaltung finde zu jeder Beschleunigungslösung das passende Problem; es gehe also einfach nicht voran. Der Zustand, dass der öffentliche Nahverkehr, gerade der Oberflächenverkehr, immer langsamer werde, sei unerträglich. Dabei wäre gerade die Beschleunigung so wichtig, weil diese ermöglichen würde, mit weniger Fahrzeugen, weniger Personal und damit auch weniger Geld die gleiche Qualität zu bieten bzw. aus Sicht der Fahrgäste durch kürzere Fahrzeiten sogar eine höhere Qualität. Es sei also dramatisch, dass es hier seit Jahren in die falsche Richtung gehe und leider auch der aktuelle Entwurf des NVP keinen Ansatz biete, wie dies verbessert werden solle. Daher sei es zu wenig, „Stabilität vor Wachstum“ zu postulieren. Dies sei nicht wirklich zukunftsweisend. Natürlich müsse es eine Stabilisierung geben, aber es könne eben auch Wachstum durch Qualitätsverbesserung wie zum Beispiel Beschleunigungsmaßnahmen geben.

Wenn von der Abhängigkeit von der Leistungsfähigkeit der zu beauftragenden Verkehrsunternehmen und den finanziellen Möglichkeiten des Landeshaushalts die Rede sei, frage man sich, was zuerst da gewesen sei, die fehlende Leistungsfähigkeit der BVG oder die fehlende Leistungsfähigkeit des Landes Berlin. Es gebe aber auch Wege dazwischen. Man müsse sich nicht auf den kleinsten gemeinsamen Nenner einigen.

Zu Zeithorizont und Ausblick: Die IGEB begrüße es, dass der NVP zum zweiten Mal einen Bedarfsplan enthalte. Man hätte sich aber gewünscht, dass der NVP den Zeithorizont insbesondere für die Straßenbahn weiter fortgeschrieben hätte und nicht, wie bereits im NVP 2019–2023, wieder nur bis 2035, und dass die angebotenen Trassen nicht reduziert würden. Es gehe schließlich nicht nur darum, was man in den nächsten Jahren finanzieren könne, sondern vor allem auch darum, in der Stadt- und Verkehrsplanung die Trassen freizuhalten für künftige Entwicklungen. Man müsse jetzt in die Zukunft planen und entsprechende Voraussetzungen schaffen und nicht nur das planen, was man in den nächsten fünf Jahren umsetzen könne. Damit verhindere man Situationen wie die, die man zum Beispiel derzeit bei der Brücke über die Dresdner Bahn an der Buckower Chaussee erlebe. Diese sei jetzt gebaut worden, ohne dass die Tragfähigkeit für die Straßenbahn gegeben sei. Damit sei die Zukunft verbaut worden.

Das Fazit: Es seien schnelle Verbesserungen möglich und nötig, und es dürfe nicht nur mit personellen, finanziellen und zeitlichen Engpässen argumentiert werden. Die Dringlichkeit, den öffentlichen Verkehr zu verbessern, sei so unstrittig, dass der NVP trotz aller richtigen Ansätze definitiv zu defensiv sei.

Sybill Uken (Bündnis Pro Straßenbahn Berlin e. V.) bemerkt eingangs, sie werde nicht mehr darauf eingehen, was heute bereits zur Straßenbahn gesagt worden sei. Damit gehe sie völlig konform. Sie spreche nur zum Thema Straßenbahn und vertrete hier 18 Organisationen.

Der Entwurf des NVP bleibe aus Sicht des Bündnisses Pro Straßenbahn weit hinter den Erwartungen zurück. Wenn es ein langfristig angelegter Plan sei, hätte man sich gewünscht, dass auch ein Zielnetz für den Ausbau der Straßenbahn in ganz Berlin bis 2050 enthalten wäre. Sie wolle auf einige Strecken eingehen. Eine sehr wichtige Strecke, die im NVP und im Bedarfsplan gar nicht mehr vorkomme, sei die Strecke Alexanderplatz–Potsdamer Platz bzw. Rathaus Steglitz, also über die Leipziger Straße. Dies sei politisch nicht gewollt, so stehe es ohne inhaltliche Begründung in dem Bedarfsplan. Dies sei nicht nachvollziehbar, weil diese Strecke bekanntlich extrem wichtig sei. Gerade zwischen Potsdamer Platz und Steglitz, also auf der weiterführenden Strecke, gebe es einen enormen Bedarf. Die Busse seien überfüllt. Zu den Buslinien M48 und M85 habe der Abgeordnete Özdemir kürzlich zwei Schriftliche Anfragen – Drucksachen 19/25930 und 19/25931 – gestellt. Die von ihr vertretenen Organisationen legten großen Wert darauf, dass diese Strecke weiterhin im Bedarfsplan bleibe.

Für die Strecke Johannisthal–Gropiusstadt habe bereits im Oktober 2022 die Beteiligung der Öffentlichkeit stattgefunden. Hier habe der NVP 2019–2023 einen dringlichen Bedarf vorgesehen. Dieser sei jetzt gestrichen, so als hätte es ihn nie gegeben. Auch dies sei erklärungsbedürftig, wie ohnehin, wieso der Westteil der Stadt bei der jetzigen Planung derart abgehängt worden sei.

Zum Thema Priorisierung: Spandau werde im Bedarfsplan tatsächlich noch erwähnt. Dies sei nicht zu erwarten gewesen, denn auch die dortigen Strecken seien politisch nicht gewollt, wie man in den einschlägigen Akten von SenMVKU nachlesen könne. Auch dies halte das Bündnis für sehr problematisch. Die Busse seien, wie auch von Herrn Kranich angesprochen, völlig überlastet. Im noch geltenden Bedarfsplan seien die drei Spandauer Strecken noch vordringlich gewesen. Zwei davon hätten 2029 realisiert sein sollen, eine 2035. Jetzt seien sie gar nicht mehr priorisiert.

Das Bündnis erwarte, dass sich Berlin künftig bei der Planung und dem Bau von Straßenbahnstrecken so aufstelle, dass zentral koordiniert werde und eine weisungsbefugte Leitungsperson in der Verwaltung die Lenkung der Hauptaufgabe übernehme. Es sei völlig offensichtlich – dies zeige auch der aktuelle Bedarfsplan –, dass alles viel zu langsam gehe. Bis es zur Planfeststellung komme, dauere es Jahre. Es könne nicht sein, dass für die Realisierung einer Straßenbahnstrecke in Berlin 15 Jahre gebraucht würden. Hier müsse etwas geschehen. Dies sei seit Jahren bekannt, es finde aber leider nicht statt. Es könne auch für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht angenehm sein, jetzt einen NVP ausgearbeitet zu haben, der hinter dem letzten zurückbleibe. Dies alles sei nicht mehr nachvollziehbar. Dass eine Gesamtplanung aus einer Hand kommen müsse, könne auch die BVG Projekt GmbH nicht leisten, denn ihr fehlten die Durchgriffsmöglichkeiten. Unter anderem deshalb sei das jetzige Konstrukt, dass die Bauherrenfunktion für neun Linien dorthin übertragen werde, wofür 30 Planerinnen und Planer eingestellt werden sollten, diskussionswürdig.

Das Bündnis fordere einen konsequenten Ausbau des Straßenbahnnetzes. Die Straßenbahn schaffe vergleichsweise kurzfristig und flächendeckend die benötigten Kapazitäten. Selbst die BVG habe noch vor gar nicht allzu langer Zeit darauf hingewiesen – selbst unter der Prämiss-

se, dass man angeblich mehr U-Bahnen brauche –, dass die Straßenbahn mittelfristig die Probleme lösen könnte. Man habe hervorragende Voraussetzungen, aber sie würden leider nicht umgesetzt.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) äußert, es sei skurril, wenn Senatorin Bonde sage, dass man hier nicht in Bullerbü sei. Sie sei es schließlich gewesen, die damals gesagt habe: „Krise? Welche Krise?“, worüber die ganze Stadt gelacht habe, weil sie offensichtlich in Bullerbü lebe und nicht gemerkt habe, wie es um die BVG stehe. Wenn sie sage, SenMVKU habe diesen Plan absichtlich nicht vor Verabschiedung des Haushalts vorgelegt, sei dies für ihn ein Einknicken. Es wäre doch die Aufgabe der Senatorin gewesen, den Haushaltsgesetzgeber davon zu überzeugen, dass ein anspruchsvolles Herangehen notwendig sei, und sich hierfür vom Parlament in der finanziellen Ausstattung die Rückendeckung zu holen. Dies habe sie nicht getan und verstecke sich jetzt dahinter, dass der Haushalt es nicht hergebe. Dies sei seines Erachtens eine falsche Herangehensweise.

Er habe eine Nachfrage zu der Präsentation von Herrn Schötz. Darin habe es geheißen, dass die Verlängerung der U3 bis zum Mexikoplatz bis Mitte der 2030er-Jahre realisiert werden solle. Welcher Zeitplan sei bei U7 und U8 vorgesehen?

Herr Kranich habe die Anbindung von Neubaugebieten vor allem durch die Straßenbahn angesprochen, weil U- und S-Bahn keine Buslinien ersetzen könnten. Dies habe er nicht verstanden. Warum könne eine Straßenbahn eine Buslinie ersetzen, aber eine U- oder S-Bahn nicht? Herr Kranich habe außerdem gesagt, das Transport System Bögl sei zu teuer und eine Seilbahn sei nicht umsetzbar, dabei sei diese barrierearm. Warum schließe er dies so kategorisch aus?

Er stimme Herrn Margraf zu, dass der ÖPNV Priorität haben müsse. Die IHK sehe aber ebenfalls Zuverlässigkeit und Verstetigung als wichtiger an als den Ausbau. Müsste man aber nicht gerade vor dem Hintergrund möglicher Olympischer Spiele bzw. einer Expo schneller mit dem Ausbau beginnen, selbst wenn man jetzt erst eine Verstetigung erreiche? Ansonsten könne man in keiner Weise die Verkehrsmobilität darstellen, die hierfür benötigt würde.

Herrn Tschepe pflichte er darin bei, dass die Beschleunigung fehle. Was würde er als die ersten drei Prioritäten vorschlagen, wie man Beschleunigung im ÖPNV erreichen könne?

Frau Uken habe die Straßenbahnstrecke Potsdamer Platz–Steglitz als besonders wichtig dargestellt, weil die Straßen dort verstopft seien. Dies sei zwar richtig, aber seines Wissens handle es sich hier vor allem um Wirtschaftsverkehr. Wenn man hier eine Straßenbahnstrecke bauen würde, würde diese den Verkehr völlig ausbremsen. Wie könne der notwendige Verkehr auf dieser Strecke trotzdem noch stattfinden?

Oda Hassepaß (GRÜNE) erklärt, ihrer Fraktion mache zunächst die Herangehensweise besondere Sorge. Die Senatorin habe gerade gesagt, man betrachte die Realität. Dabei stelle sich die Frage, ob man Zahlen betrachte oder die Vorgabe, die die BVG mache, indem sie „Stabilität vor Wachstum“ postuliere, oder das, was die Wirtschaft sage, oder wo die Bedarfe seien und wohin sich die Stadt entwickle. Die Stadt werde bekanntlich älter und sie werde wachsen, und neue Stadtquartiere müssten angebunden werden.

Die Jahreszahlen zur Verlängerung der U3 zum Mexikoplatz seien in der Präsentation andere gewesen als in dem ersten Text, den man gesehen habe. In der Präsentation stehe 2031, in dem Text sei aber von 2033 die Rede. Bezüglich der Verlängerung der U2 nach Pankow Kirche habe sie gelesen, diese sei auf 2040 verschoben, aber jetzt habe sie Herrn Schötz so verstanden, dass sie doch für 2031 vorgesehen sei. Hier bitte sie um Klarstellung.

Wenn die Takte jetzt reduziert werden würden, würden weniger Menschen befördert werden, weil weniger Personen in der U-Bahn Platz hätten. Wie solle das Problem der überfüllten U-Bahnen angegangen werden, wenn beabsichtigt sei, bestimmte Takte zu bestimmten Zeiten auszudünnen?

Wie vertrage sich der vorgelegte NVP mit der Bewerbung Berlins um Olympische Spiele? Viele Vorhaben, insbesondere der Ausbau der Regionalbahn und die S-Bahn nach Brandenburg, seien weit nach hinten, auf nach 2040, verschoben worden. Gleichzeitig sollten die Olympischen Spiele auch in Brandenburg stattfinden. Wie wolle SenMVKU dies zusammenbringen? In dem Konzept für Olympische Spiele sei ebenfalls von CBTC auf der U2 und dafür nötige zusätzliche U-Bahn-Wagen die Rede. Bekanntlich gebe es aber weniger U-Bahn-Wagen, und auch im NVP finde sich nichts dazu. Sei das Konzept für Olympische Spiele diesbezüglich mit SenMVKU abgestimmt worden? Darin seien auch 445 Mio. Euro für Verkehrsausgaben vorgesehen. Was solle damit finanziert werden, und warum sei dies dann nicht im NVP für die Projekte berücksichtigt, die mit dem Planungshorizont 2040 genannt seien?

Sie bitte um eine Aussage zu der Straßenbahnlinie vom Hermannplatz über das Hallesche Tor zum Spittelmarkt. – Wie sollten der Bahnhof Zoo und Steglitz zum Kulturforum angebunden werden, wenn die zentrale Verbindung zum Potsdamer Platz gestoppt werden werde? – Inwiefern sei die Verlängerung der U8 trotz der starken Kostensteigerung noch wirtschaftlich? – Warum habe SenMVKU die Verlängerung der U7 zur Heerstraße Nord, die die einzige Variante mit einem positiven Nutzen auf dieser Strecke sei, nicht in den NVP mitaufgenommen?

Dr. Matthias Kollatz (SPD) merkt an, in der Einführungsstellungnahme habe er im Wesentlichen über die Beschleunigung bei Neubaumaßnahmen gesprochen. Jetzt seien zu Recht viele kluge Dinge zur Beschleunigung beim Fahren gesagt worden. Seine Fraktion mache sich beide Stränge des Themas zu eigen. Die Beschleunigung beim Fahren trage dazu bei, dass die Unternehmen, die den ÖPNV anböten, produktiver arbeiteten. Insofern stelle dies auch eine Maßnahme dar, um Kosten zu sparen, was sehr gut sei.

Vor dem Hintergrund des Themas Stabilität versus Wachstum wolle er auf Folgendes hinweisen: Wenn man es ernst nehme, dass es sinnvoll sei, „Stabilität vor Wachstum“ anzugehen, sei klar, dass diejenigen, die die Planung zum Beispiel für die Erschließung neuer Siedlungsgebiete vorantrieben, beim Thema Stabilität nichts wegnähmen. Dies seien nicht die Leute, die neue Fahrzeuge einflotteten, sondern diese Planenden arbeiteten im Verhältnis zu anderen Städten in Deutschland bereits seit längerer Zeit relativ ineffizient. Mit der neuen Tochtergesellschaft sei umpriorisiert worden mit dem Ziel, dass die eindeutig von allen als Nummer eins priorisierte Straßenbahnstrecke zum Schumacher Quartier zurückgestellt worden sei. Dies gehe so nicht. Wachstum stehe der Stabilität nicht entgegen, sondern sei ein eigenes Thema. Sie treibe im Übrigen auch nicht die Kosten, denn verzögerte Baumaßnahmen würden nicht billiger. Das teuerste Stück Straßenbahn werde der Anschluss des Ostkreuzes sein, denn all die Verzögerungen kosteten Geld. Für seine Fraktion habe der Ausbau und die Erschlie-

ßung der neuen Siedlungsschwerpunkte im Westen wie im Osten Priorität. Dies sei man der Stadt gemeinsam schuldig. Er hoffe, dass es bei den Beratungen im Senat zu einer Verständigung hierüber kommen werde.

Bezüglich des BER sei seine Fraktion nahe bei dem, was die IHK gesagt habe. Man könne sich aber schlecht vorstellen, dass dies allein ein Berliner Projekt werden werde. Die Anbindung des Flughafens werde nur als gemeinsame Aktivität von Berlin und Brandenburg funktionieren. Durch die Gespräche beispielsweise über die Expo könne hierfür eine Lösung gefunden werden.

Hinsichtlich der wahrgenommenen Depriorisierung von i2030-Projekten sehe seine Fraktion erheblichen Bedarf der Nachbearbeitung. Es sei vieles zur Begründung vorgetragen worden, aber wenn die S5 und die S25 nur im weiteren Bedarf bzw. gar nicht mehr erwähnt würden, laufe etwas schief. Es handle sich um Gemeinschaftsprojekte zwischen dem Land Berlin, dem Land Brandenburg und dem Bund, die man versuchen müsse in sinnvollen Zeithorizonten zu berücksichtigen und umzusetzen.

Kristian Ronneburg (LINKE) merkt an, er habe heute einmal zu viel das Mantra „Stabilität vor Wachstum“ gehört. Aus der Anhörung gehe hervor, dass man die Perspektive auch dahingehend erweitern könne, dass das Wachstum, der zielgerichtete Ausbau der Infrastruktur gerade bei der Straßenbahn Kapazitäten und Ressourcen dafür freisetzen könne, im übrigen Verkehrsträgersystem für mehr Stabilität zu sorgen. Es handle sich also um kommunizierende Röhren. Dieses Wachstum könne erhebliche Potenziale heben. Er wolle die Anzuhörenden einladen, zu dieser These noch einmal Stellung zu nehmen. Es sei mehr als berechtigt, danach zu fragen, was im Gesamtnetz noch an Beschleunigungspotenzialen gehoben werden könne, und dies in eine Gesamtrechnung zu bringen.

Er wolle auch den Senat einladen, dazu Stellung zu beziehen, inwiefern es nicht strategisch vorteilhafter wäre, hier eine Priorisierung von Beschleunigungsmaßnahmen vorzunehmen. Andersherum gefragt: Was wolle der Senat gemeinsam mit der BVG unternehmen, um hier endlich zu einer tragfähigen und leistungsfähigen Struktur zu kommen? Dann müsste man sich nicht mehr in das derzeitige Klein-Klein begeben, in dem umfangreiche Vorhabenlisten existierten, die nicht unbedingt mit dem Blick darauf abgearbeitet würden, was man ermöglichen wolle, sondern mit dem Blick darauf, wo man Probleme sehe. Er sehe es wie Herr Tschepe, dass man hier konsequenter sein müsste. Der Gesetzgeber habe dem Senat hierzu mit dem Mobilitätsgesetz alle Möglichkeiten an die Hand gegeben, dessen Geist und Regelungsgehalt dies als klaren Handlungsauftrag an die Exekutive formuliere.

Herr Tschepe habe auch den Beteiligungsprozess bemängelt. Müsse es hierzu im Gesetz noch einmal Nachschärfungen durch den Gesetzgeber geben? Auch die stattfindende Desynchronisierung habe Herr Tschepe eindrücklich beschrieben.

Auffällig sei, dass das Mitzeichnungsverfahren noch nicht einmal begonnen worden sei. Da es nur noch wenige Wochen bis zur nächsten Wahl seien, wolle er gern den gesamten anwesenden Senat, also auch die Vertretung von SenStadt, darum bitten, Stellung zu dem vorliegenden Entwurf des NVP zu nehmen und eine dezidierte Aussage zu dem zu treffen, was der Abgeordnete Dr. Kollatz angesprochen habe, nämlich wie es um die Anbindung der neuen Quartiere stehe und ob der NVP deren Priorisierung einlöse oder nicht.

Frau Uken habe die Bedeutung eines Zielnetzes Straßenbahn für den NVP und den weiteren Bedarfsplan betont. Seine Fraktion sei darin mit ihr einer Meinung und müsse bemängeln, dass im NVP politische Eingriffe stattgefunden hätten, die konsequent dem widersprächen, was in den vergangenen Jahren über viele NVP hinweg Fachmeinung gewesen sei. Dies betreffe die Strecke Alexanderplatz–Potsdamer Platz–Kulturforum genauso wie die Strecke Johannisthal–Gropiusstadt. Hier würden Straßenbahnprojekte gestrichen ohne eine nähere Begründung, warum gerade diese vordringlichen Bedarfe jetzt herausfallen sollten. Man habe es also mit einem auch zutiefst politischen NVP zu tun. Deswegen wolle er SenMVKU einladen, dazu Stellung zu beziehen, warum sie diese Änderungen so betrieben habe.

Johannes Kraft (CDU) äußert Verständnis dafür, dass man sich mehr Ambitionen wünsche. Der Schwerpunkt der neuen Stadtquartiere liege im Pankower Norden, also in seinem Wahlkreis. Zur Wahrheit gehöre aber auch, dass man solche Pläne und Wünsche einem Realitätscheck unterziehen müsse. Wenn die vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen beschränkt seien, müsse man fokussieren und priorisieren. Dazu gehöre, wie vom Abgeordneten Dr. Kollatz angesprochen, dass man dringend nicht nur aus Kostengründen, sondern auch aus baulicher Notwendigkeit dafür sorgen müsse, dass bestimmte Vorhaben schneller umgesetzt würden. Dies könne man sicherlich durch Innovationen erreichen, aber auch, wie im Bereich Hochbau bereits geschehen, durch die Änderung von Gesetzen, Verordnungen und Vorschriften. Hierzu würde ihn die Sicht der Anzuhörenden interessieren.

Ein zweiter wichtiger Punkt, was die Beschleunigung angehe – nicht nur beim Neubau, sondern auch im Bestand –, sei das Thema Innovation und Technologieoffenheit. Das Stichwort CBTC sei heute schon häufiger gefallen. Seines Erachtens müsse aber auch das Thema autonomes Fahren stärker in den Vordergrund rücken und müsse man intensiver daran arbeiten. Dies würde seiner Ansicht nach das eine oder andere Problem lösen. Auch hierzu wäre er für Hinweise dankbar, was das Land Berlin gesetzgeberisch auf Bundesebene anstoßen könnte, um dabei schneller voranzukommen.

Sehr beeindruckend finde er die Zahlen im NVP. Es handle sich um immense Beträge. Er würde sich wünschen, dass es nicht nur bei Planungen bliebe, sondern dass dieses Geld auch verausgabt werden könnte. Vor Kurzem sei bekannt geworden, dass von den Mitteln des Sondervermögens bundesweit fast 30 Prozent nicht verbaut worden seien. Dies hätte man ahnen können, denn Geld löse nicht alle Probleme. Es komme auch auf die Planungskapazität an. Bei aller Kritik wolle er aber auch darauf hinweisen, dass sich jetzt erstmalig U-Bahn-Vorhaben wie die Verlängerung der U2 und der U9 nach Norden und die neue Strecke U10 im NVP fänden.

Zusammengefasst würde er sich mehr Ambitionen wünschen, aber man müsse diese natürlich auch der Realität anpassen. Zudem brauche man dringend eine Vereinfachung und Beschleunigung der Prozesse. Eine zentrale Frage hierbei sei das Thema Haushaltssystematik. Im Bereich Ingenieurbauwerke, beispielsweise Brückenbau, habe man gehört, dass fehlende Planungssicherheit in Gestalt von Haushalten, die nur für zwei Jahre gälten, und Verkehrsverträgen und Innovationen, die unter Vorbehalt der Haushaltssystematik stünden, dazu führe, dass Kapazitäten nicht vorgehalten würden und nicht adäquat verfügbar seien. Im Zweifel würden auch hierdurch Prozesse verlangsamt. Hätten die Anzuhörenden Erfahrungen oder konkrete Vorschläge, was man tun könnte, um zu einer Verstetigung der Investitionsmittel zu kommen, sodass man langfristig planen und damit eine Effizienzsteigerung erreichen könne?

Sybille Uken (Bündnis Pro Straßenbahn) legt zur Straßenbahnstrecke über die Potsdamer Straße zum Rathaus Steglitz dar, als kurzfristige Maßnahme unabhängig von der Straßenbahn würde sie dort empfehlen, die Geltung der Busspur auf 24 Stunden am Tag auszuweiten. Sie hätte auch eine Idee dazu, wie man tagsüber Parkzonen für den Wirtschaftsverkehr schaffen könnte. Dies sei jedoch ein anderes Thema. Auf dem Mittelstreifen der Potsdamer Straße habe es bereits einmal eine Straßenbahn gegeben. Ihr Thema sei nicht gewesen, dass es dort zu viele Verkehre gebe, sondern dass die Busse übertoll seien. Der Abgeordnete Özdemir habe dies gerade in den Schriftlichen Anfragen zu den Linien M48 und M85 abgefragt. Auf der Potsdamer Straße oder auch auf der Rheinstraße müsse man manchmal 20 bis 25 Minuten warten. Mit Kinderwagen oder Gepäck komme man zu Stoßzeiten nicht in die Busse hinein. Hier brauche es dringend eine Regelung.

Zur Finanzierung gebe es bekanntlich unterschiedliche Vorschläge. Zum Thema Haushalt könne sie nicht viel beitragen. Fonds seien ein beliebtes Mittel, um nicht die strengen Jahrescheiben zu haben.

Zum Thema Planung: Es müsse nicht immer nur über den Gesetzgeber laufen, sondern das Bündnis Pro Straßenbahn sei der Meinung, dass die Strukturen in Berlin verbessert werden müssten und die einzelnen Leistungsphasen beschleunigt und mit entsprechenden organisatorischen und personellen Maßnahmen gestrafft werden könnten. Dies sei ein wichtiger Punkt. Wenn man Vorbilder suche, könne man nach Kopenhagen, Wien und Lyon schauen, auch nach Barcelona und Paris. Dort könne man sehen, wie man es innerhalb kürzester Zeit schaffen könne, Straßenbahnstrecken nicht nur zu planen, sondern auch umzusetzen. Die Straßenbahnen seien immer voll, wie auch die Verlängerung der M10 bis zur Turmstraße zeige. Die Straßenbahn sei immer ein Erfolgsmodell, insofern könne man sich bei den genannten Städten sicher einiges anschauen. Wenn ein Projekt für die Straßenbahn aber 15 Jahre brauche und eines für die U-Bahn 30 Jahre, sei dies einfach keine Perspektive für eine wachsende Stadt.

Christfried Tschepe (IGEB) erläutert zu der Frage des Abgeordneten Wiedenhaupt, Beschleunigung sei eine Summe verschiedener Maßnahmen: einerseits Beschleunigungsmaßnahmen an Kreuzungen, bei den Ampelschaltungen, andererseits auch Fahrstreifen vor Kreuzungen oder Abmarkierungen beispielsweise von Straßenbahntrassen. Die IGEB, aber auch SenMVKU habe hierzu in der Vergangenheit schon viel erarbeitet und oft schon sehr konkrete Zahlen vorgelegt, wie viel an Beschleunigung dies brächte und wie viel es an Umläufen bei Fahrzeugen und an Personal spare. Es sei also alles vorhanden. Es gebe kein Erkenntnis-, sondern ein Umsetzungsproblem. Bereits 2010 habe die damalige Verkehrssenatorin Junge-Reyer mit Bezug auf den NVP in einem Vortrag bei einer Veranstaltung in den Räumen der IHK zum Thema Busspuren dezidiert dargelegt, wie groß das Potenzial der Beschleunigung und der Einsparungen sei. Von den vielen guten Ideen sei jedoch wenig bis gar nichts umgesetzt worden. Ein weiteres Beispiel: Zu Beginn ihrer Amtszeit habe die IGEB ein Gespräch mit Senatorin Schreiner gehabt. Diese habe einen konkreten Zehn-Punkte-Plan vorgelegt, welche zehn Kreuzungen zur Beschleunigung der Straßenbahn prioritär umgebaut werden sollten. Ihm sei nicht bekannt, dass von diesen Maßnahmen bereits ein nennenswerter Teil umgesetzt worden sei.

Andere Städte machten es aus unterschiedlichen Gründen besser. Mainz sei bereits erwähnt worden. Man könne auch nach Potsdam oder München schauen, Letzteres auch mit der Komplexität einer Millionenstadt.

Herr Kranich habe bereits die fachlichen Argumente zur Magnetschwebebahn beige-steuert. Was zudem offensichtlich dagegenspreche: Selbst die CSU und die SPD in Nürnberg, also gewissermaßen vor der Haustür von Herrn Bögl, hätten sich in ihrem aktuellen Kooperationsvertrag für die Straßenbahn und gegen die Magnetschwebebahn ausgesprochen. Ein deutliches Signal brauche es wohl nicht.

Ein Detail stelle ein Novum dar: In dem aktuellen Entwurf des NVP stehe bei zwei Straßenbahnstrecken ohne jede weitere Erklärung „qualifiziert beendet“. Dies sei absolut befremdlich. Wenn man die Vorgeschichte betrachte, nämlich dass diese beiden Straßenbahnstrecken nicht durch eine fachliche Stellungnahme von SenMVKU beendet, sondern 2025 im Rahmen der Haushaltsdiskussionen quasi über Nacht gestrichen worden seien, stelle sich die Frage, worin die „qualifizierte Beendung“ bei zwei Projekten bestehe, in die schon Millionen Euro für die Planung investiert worden seien und die in der Frühphase sehr wohl gute Nutzen-Kosten-Werte aufgezeigt hätten.

Der einzige Punkt, in dem er Herrn Margraf bei dessen sonst sehr begrüßenswerten Ausführungen aus Sicht der IGEB deutlich widersprechen müsse, sei die Priorisierung des Ausbaus der U7 nach Süden. Dies halte er für ein völlig falsches Projekt. Er wolle an einen Termin des SPNV-Beirats erinnern. Das Land Berlin sei durch Herrn Schötz vertreten gewesen, das Land Brandenburg durch den Abteilungsleiter Herrn Rolf. Auf die Frage, wie das Land Brandenburg dazu stehe, habe Letzterer geantwortet, mit dem Land Brandenburg werde es keine U-Bahn-Finanzierung geben, nicht in der Gegenwart und nicht in der Zukunft. Bekanntlich würde die Strecke der U-Bahn zum BER überwiegend auf dem Gebiet Brandenburgs verlaufen. Man sollte sich auf Wichtigeres und Realistischeres konzentrieren, gerade weil Senatorin Bonde betont habe, dass man sich an der Realität orientieren wolle. Die Verlängerung der U7 nach Süden sei nicht Realität.

Simon Margraf (Industrie- und Handelskammer) sagt auf die Frage des Abgeordneten Wiedenhaupt zu einer Beschleunigung der Verbindung zum BER anlässlich möglicher Olympischer Spiele oder einer Expo, es sei vollkommen klar, dass man die Möglichkeiten pragmatisch und realistisch betrachte. Dies atme auch dieser NVP. Es habe aber die Frage im Raum gestanden, wo man sich noch etwas wünschen könnte. Die IHK habe den Ausbau der U7 auch schon vorher, unabhängig von Olympischen Spielen oder Expo, eingefordert. Eine baldige Entscheidung für Olympische Spiele oder eine Expo in Berlin würde dem Ausbau der U7 deutlichen Auftrieb geben. Dann hätte man ein realistisches Szenario, anhand dessen man die gemeinsame Umsetzung des Ausbaus mit dem Land Brandenburg besprechen könnte.

Zu der Frage, auf welche konkreten Projekte, die ausgebaut oder reaktiviert werden sollten, man den Schwerpunkt lege: Aus Sicht der Berliner Wirtschaft hätten die Reaktivierung der Siemensbahn, der Wiederaufbau der Heidekrautbahn und das S-Bahn-Projekt Nord-Süd-Achse mit der S15 Priorität. Die IHK wünschte sich, dies gemeinsam weiterzuverfolgen.

Karsten Kranich (PRO BAHN) stellt klar, natürlich sollten die Neubaugebiete nicht nur mit Straßenbahnen erschlossen werden, sondern die Straßenbahn könne beispielsweise für die Insel Gartenfeld als Zubringer zum Bahnhof Jungfernheide und nach Spandau fungieren. Anderswo könnten die Straßenbahntrassen Kapazitäten einsparen, sodass, beispielsweise am Rathaus Spandau, mehr Platz für Busse sei, die andere Gebiete anbinden. Für PRO BAHN sei der Verkehrsmittelmix entscheidend, was Haltestellenabstände, Kapazitäten, aber auch die

Ebenenerdigkeit angehe. So könnten alle Bedürfnisse abgedeckt werden. Die Straßenbahn sei eben ein sehr kosteneffizientes Verkehrsmittel, das schnell Fortschritte bringe, um effizient die Neubaugebiete oder andere Gebiete anzubinden. Im Nahverkehr insgesamt seien Kapazitätserweiterungen nötig, wenn am Stadtrand schlagartig deutlich mehr Menschen lebten.

Hinsichtlich Seilbahn oder Magnetschwebbahn sei PRO BAHN grundsätzlich technologieoffen. Einige Mitglieder seien sogar Fans solcher neuen Entwicklungen. Das Transport System Bögl sei ein sehr problematisches System, was die Systemoffenheit im Sinne von Vernetzung angehe. Die Seilbahn könne von Vorteil sein, sei aber auch nicht unbedingt für alle Betroffenen barrierearm.

Auf das Thema Haushalt sei er nicht vorbereitet, er könne aber folgendes Beispiel ergänzen: In Neu Fahrland in Potsdam sei mit dem Neubaugebiet bereits die Straßenbahn geplant worden, was die rechtzeitige Aufnahme in die Investitionsplanung ermöglicht habe. Dies habe er in seinem Statement mit der Aussage gemeint, dass man proaktiv statt reaktiv vorgehen solle.

Henrik Falk (BVG) weist darauf hin, dass das Konzept nicht „Stabilität statt Wachstum“ sondern „Stabilität vor Wachstum“ heiße. Stabilität sei die Grundvoraussetzung dafür, wachsen zu können. Selbstverständlich müssten während der Stabilitätsphase die Voraussetzungen geschaffen werden, um dann wachsen zu können. Dies treffe eigentlich auf alle hier besprochenen Themen zu. Zu zweien wolle er konkret Stellung nehmen.

Die Effizienz im bestehenden System sei eine andere Frage als der Neubau, und bezüglich der Effizienz im bestehenden System sei das Thema Beschleunigung ein ganz entscheidendes. Hier habe Berlin ein Umsetzungsproblem. Seiner Erinnerung nach sei bereits um das Jahr 2016 herum eine Taskforce für das Thema Beschleunigung gegründet worden. Dabei gehe es um das Durchsteuern von Dingen, die man beschlossen habe, im Projektmanagement. Man habe kein Geldproblem und kein gesetzliches Problem, sondern das Problem sei, dass die Beteiligten daran nicht den Willen und die Verfahrensweisen hätten, um das Thema wirklich professionell durchzumanagen. Dies sei der entscheidende Punkt, der sich zukünftig ändern müsse, was ein mühseliger Prozess sei. Dasselbe treffe unter anderem auf Straßenbahn- und U-Bahn-Neuvorhaben zu. Die Vorhaben, die im NVP stünden, stünden teilweise schon seit Jahren darin, sie seien nur noch nicht umgesetzt worden.

Hierauf gebe es zwei Antworten: zum einen, wirklich eine Priorität zu setzen, um diese dann im Zusammenspiel der Beteiligten konsequent durchzusteuern. Die Frage müsse, wie im Projektmanagement, sein, was man tun könne, um etwas bis zu einem bestimmten Zeitpunkt umzusetzen, und nicht, woran es liege, dass man es nicht schaffe, es umzusetzen. Die BVG Projekt GmbH sei Ausdruck der Erkenntnis der BVG, warum es bisher nicht funktioniert habe, und solle auf ihrer Seite eine Einheit schaffen, die viel umsetzungstärker sein solle. Sie könne dies aber nicht allein, weil es natürlich noch weitere Akteurinnen und Akteure gebe.

Beim Thema autonomes Fahren gebe es kein gesetzliches Problem. Gesetzlich liege alles vor. Weltweit gebe es bereits Flotten von Tausenden Fahrzeugen. Dies werde auch in Europa und in Berlin relativ schnell, in den nächsten fünf Jahren, kommen. Entscheidend sei, dass man sich damit beschäftige und erstens offen dafür sei, diese Flotten hier zuzulassen, denn sie

könnten viele Probleme lösen, und zweitens kläre, wie man politisch damit umgehen wolle. Die Diskussion hierzu müsse nun beginnen.

Haushälterisch sei die BVG mit dem Verkehrsvertrag in der komfortablen Situation, dass Investitionen nicht alle zwei Jahre neu diskutiert werden müssten, sondern dass es eine Langfristigkeit gebe. Das Problem sei, dass man es in den letzten Jahren nicht geschafft habe, die vorhandenen Geldmittel umzusetzen. Von 2024 zu 2025 habe man zumindest 50 Prozent mehr geschafft. Dies jetzt noch zu steigern, habe letztlich wieder mit der Umsetzungsgeschwindigkeit zu tun, aber nicht mit haushälterischen Fragen.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) konstatiert, es sei mehrfach hinterfragt worden, warum der NVP erst nach dem Beschluss des Haushalts und nach der Revision des Verkehrsvertrags gekommen sei. Der Grund dafür sei, dass sie handle wie ein solider Kaufmann. Dieser prüfe, was ihm zur Verfügung stehe, und gehe dann in die Planung. Bei einem Wirtschaftsplan für ein Unternehmen gehe man genauso vor: Man plane durchaus ambitioniert, aber auch solide und realitätsnah.

Zu der Frage der Abgeordneten Hassepaß: Die Hauptverkehrszeiten würden nachfrageorientiert verstärkt. In den Nebenverkehrszeiten könne man auch mit einem geringeren Takt fahren. Diese Flexibilität ermögliche man durch längere Fahrzeuge, aber auch durch die Taktung.

Zu der Frage nach Olympischen Spielen: SenMVKU sei von SenInnSport gefragt worden und habe sich eingebracht. In zwei Monaten werde man wissen, ob Berlin den Zuschlag für Deutschland erhalten werde. Anschließend könne man in die Planung gehen.

Hinter dem Begriff Heerstraße Nord verberge sich natürlich auch die U7. Außerdem sei die Verlängerung der U7 nach Süden angesprochen worden. Dazu könne sie nur sagen, dass Brandenburg hier an der Finanzierung beteiligt werden müsse. Berlin werde dies nicht allein finanzieren. Man habe viele Gespräche geführt, mit dem zuständigen Landrat, dem zuständigen Bürgermeister von Schönefeld, dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg – MIL – und dem ehemaligen Wirtschaftsminister von Brandenburg. Brandenburg sehe keine Möglichkeit, eine Finanzierung auf die Beine zu stellen. Der größere Streckenanteil liege in Brandenburg. Es könne durchaus möglich sein, dass, wenn Berlin den Zuschlag für die Expo oder die Olympischen Spiele erhalten würde, dann auch die finanziellen Möglichkeiten geschaffen werden würden. Derzeit bestünden sie definitiv nicht.

Selbstverständlich lege ihr Haus die Priorität darauf, neue Stadtquartiere zügig anzubinden. Man müsse sich aber auch hier den Realitäten stellen, dass die Prozesse länger dauerten, als sie zunächst angedacht seien. Auch hierzu befinde man sich aber im ständigen Austausch mit allen Beteiligten, um die neuen Stadtquartiere schnellstmöglich anzubinden.

Zum autonomen Fahren bewege man sich in vielfältigen Themenfeldern mit sehr vielen Anbietern. Sie sei ebenfalls der Ansicht, dass dies der Gamechanger werden werde, um die Mobilitätskette abbilden zu können und um die Bereitschaft zu fördern, auf das eigene Auto zu verzichten, definitiv aber auch, um gepoolte Verkehre anbieten zu können. Sie stimme Herrn Falk zu, dass dies bald Europa, Deutschland und Berlin erreichen werde. Hier sei man insofern gut aufgestellt, als SenMVKU dieses Thema in einem eigenen Referat intensiv behandle und als Berlin eine große Attraktivität dafür biete. Man sei mit dem Kraftfahrt-Bundesamt

und dem LABO in intensiven Gesprächen darüber, welche Genehmigungsschritte erforderlich seien, um schnellstmöglich dafür zu sorgen, dass ein potenzieller Betreiber starten könne. Darüber hinaus sei man zu dem Thema mit dem Bund und über den MoU, den man 2024 geschlossen habe, auch mit Hamburg verbunden.

Die gesetzlichen Regelungen sollten das autonome Fahren hergeben. Man müsse nun schauen, dass man das, was regulatorisch vorgesehen sei, im Rahmen der erforderlichen Genehmigungen durch das Kraftfahrt-Bundesamt und das LABO auch umsetzen könne. Gegebenenfalls müsse man sich noch einmal das PBefG vornehmen. Ihres Erachtens biete dieses bereits jetzt die Möglichkeit, beispielsweise über die Experimentierklausel, die Möglichkeit dafür zu schaffen. Perspektivisch sei es aber sicherlich sinnvoll, diese Verkehre noch einmal gesondert in das PBefG aufzunehmen und ihnen hier Möglichkeiten zu geben.

Es sei richtig, dass es um „Stabilität vor Wachstum“, nicht „Stabilität statt Wachstum“ gehe. Wenn das System nicht stabil sei, könne man auch nicht wachsen. Deshalb sei es ihrem Haus so wichtig gewesen, die BVG zur Stabilität zu führen. Klar sei aber, dass die Schritte angelegt seien, um auch wieder wachsen zu können.

Zum Thema Beschleunigung: In der Tat handle es sich sicherlich um ein Umsetzungsproblem. Herr Falk und sie hätten hierzu einen Lenkungskreis etabliert. Es gebe durchaus noch Luft nach oben, um die Prozesse anders aufzustellen. Dies sei in der Kürze der Zeit noch nicht gelungen. Man werde es aber weiterverfolgen, weil dies ein entscheidender Faktor sei. Sie stehe voll dahinter, dass CBTC über das gesamte U-Bahn-Netz ausgerollt werden solle. Dies werde zu einer erheblichen Beschleunigung bei der U-Bahn beitragen, weil man damit eine Taktverdichtung erreichen könne, die man ansonsten niemals erreichen würde.

Kristian Ronneburg (LINKE) erinnert daran, dass er SenStadt gebeten habe, ebenfalls Stellung zu nehmen. Da dies nun nicht geschehen sei, bitte er darum, Einvernehmen darüber herzustellen, dass eine schriftliche Bitte an SenStadt ergehen möge, möglichst kurzfristig Stellung zum aktuellen Entwurf des NVP zu nehmen.

Vorsitzender Lars Bocian weist darauf hin, dass der Senat im Gesamten geantwortet habe.

Der **Ausschuss** schließt den Tagesordnungspunkt ab.

Punkt 6 der Tagesordnung

- | | | |
|----|---|-------------------------------|
| a) | Mitteilung – zur Kenntnisnahme –
Drucksache 19/3158 | 0471
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
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 7 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.

Im Anschluss an die Vertagung des Tagesordnungspunkts entspinnt sich eine Debatte über Geschäftsordnungsfragen unter Teilnahme von **Tino Schopf** (SPD), **Senatorin Ute Bonde** (SenMVKU) und **Antje Kapek** (GRÜNE).

Punkt 8 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.