

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung
Nichtöffentlich zu TOP 4

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

76. Sitzung
1. Juli 2026

Beginn: 14.35 Uhr
Schluss: 17.06 Uhr
Vorsitz: Lars Bocian (CDU), stellv. Vorsitzender

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Geschäftliches – siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 (neu) der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0490](#)
Autonomes Fahren im ÖPNV – Voraussetzung, Mobil
Stand, Perspektiven
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0491](#)
Autonomes Fahren in Berlin – Chance für die Mobil
Außenbezirke – Erfahrungen aus NoWeL4
(auf Antrag der AfD-Fraktion)
- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0492](#)
Autonomes fahren in Berlin: Aktueller Stand und Mobil
Chancen für die urbane Mobilität
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD)

Hierzu: Anhörung

Kristian Ronneburg (LINKE) greift auf, autonomes Fahren werde in Berlin beim ÖPNV bereits erprobt. Entscheidend sei, wie autonome Fahrzeuge den ÖPNV künftig ergänzen und

verbessern könnten, wo man beim Personal und bei Takten an Grenzen stoße. Ein großes Thema sei auch das automatisierte Fahren bei der U-Bahn. Im Projektgebiet NoWeL4 werde autonomes Fahren in einem kontrollierten Lern- und Zulassungsprozess erprobt. In Berlin brauche man Lösungen für verschiedene Gebiete. Die Stadtentwicklung spiele eine große Rolle. Autonome Shuttles könnten früher oder später auf der ersten/letzten Meile helfen, insbesondere älteren und mobilitätseingeschränkten Personen in Quartieren, die noch nicht so gut erschlossen seien. Man brauche sichere Fahrzeuge, eine verlässliche Sensorik, klare Regelungen für Haftung, Zulassung, Datenschutz und Barrierefreiheit. Mobilität müsse klimafreundlich und flächeneffizient organisiert, der ÖPNV attraktiver werden. Demografischer Wandel und Fachkräftemangel im Fahrbetrieb erforderten neue Betriebsmodelle.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) schildert, der Probetrieb eines BVG-Shuttles in Tegel sei in vielen Bereichen gut gelaufen, in anderen nicht, etwa bei starkem Verkehr oder an schwierigen Kreuzungen. Seine Fraktion lege den Schwerpunkt auf die Außenbezirke, wo man mit autonomem Fahren von Bussen zu besseren Takten kommen könne. Welche Erfahrungen habe man mit NoWeL4 gemacht? Mit der Umsetzung von autonomem Fahren und CBTC in der U-Bahn werde man hoffentlich zur Trennung von Bahnsteig und Gleiskörper kommen, um die Sicherheit zu erhöhen.

Johannes Kraft (CDU) betont, Berlin sei ein Hotspot für autonomes Fahren, das sich zu einem Gamechanger bei der Mobilität im öffentlichen Raum entwickeln werde. Bei nicht vollständig durch den ÖPNV erschlossenen Gebieten setze er auf diese Technologie, insbesondere bei der letzten Meile und in den Tagesrandzeiten. Chancen bestünden in der wirtschaftlichen und technologischen Entwicklung, bei der Verkehrssicherheit, der effizienteren Nutzung des öffentlichen Raums, der Erfüllung der Bedarfe individueller Mobilität und der Entlastung der vorhandenen Linien. Ihn interessiere der aktuelle Stand der Projekte und was an weiteren Pilotprojekten geplant sei. Seien rechtliche und infrastrukturelle Fragen noch zu regeln? Wo seien potenzielle Einsatzgebiete? Welche Chancen sehe die BVG? Was könne Berlin tun, um diese Technologie zu befördern, möglicherweise in Kooperation mit Hamburg?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erklärt, es handele sich um ein Thema für den Wirtschafts-, Industrie- und Automobilstandort Deutschland, nicht nur um ein verkehrspolitisches Thema. Berlin sei innovativ und habe das Know-how bei Wissenschaft und Unternehmen. Man müsse nur die Bedingungen schaffen, auch skalieren zu können. Ein Weltforum habe in dieser Woche in Genf den weltweit ersten, global gültigen Rechtsrahmen für automatisierte und autonome Fahrzeuge verabschiedet, der in den USA, der EU, China, Japan, Kanada und Großbritannien zur Anwendung komme. Dies sei eine Grundvoraussetzung für die Skalierung und Investitionen durch Automobilhersteller und Softwareentwickler.

Henrik Falk (BVG) [zugeschaltet] führt aus, bei der U-Bahn in Berlin und Hamburg rede man zunächst über Teilautomatisierung, weil damit 80 Prozent der Effizienz gehoben werden könnten. Die BVG habe zum Teil 100 Jahre alte Systeme, sodass es sehr aufwendig sei, Stichwort Denkmalschutz etc., Türen nachzurüsten. Mit der Teilautomatisierung sehe er 20 Prozent mehr Potenzial bei den Fahrgästen und eine Taktverdichtung. In den nächsten zehn bis zwanzig Jahren erwarte er aus finanziellen und den genannten Gründen nicht, dass Vollautomatisierung eine Rolle spiele. Bei Pkws und Bussen gehe es nicht mehr um Pilotprojekte; gewisse Hersteller seien in der Lage zu skalieren. NoWeL4 sei identisch mit einem Projekt in Hamburg, beide würden vom Bund gefördert. Er erwarte in einem kurzen zeitlichen

Abstand in beiden Städten eine grundsätzliche Zulassung autonomer Fahrzeuge. Es gebe ein MoU mit Hamburg und München, sodass große Player über Menge skalieren könnten. Ab 2029/30 werde man autonome Busse haben und könne in den Außenbereichen ohne mehr Personal Angebotsausweitungen vornehmen. Personal in der jetzigen Größenordnung zu halten, sei angesichts der Demografie eine große Herausforderung für alle Unternehmen. Autonome Systeme seien auch ein Thema für Sharingfahrzeuge und deren höhere Verfügbarkeit. Damit könne eine neue Mobilität für Städte im Zusammenspiel von ÖPNV und Individualverkehr zur Verfügung gestellt werden. Die Stadt sollte ihre Strategie auf die Skalierung von autonomen Systemen ausrichten.

Dr.-Ing. Wulf-Holger Arndt (TU) erläutert anhand einer Präsentation, bedarfsgesteuerte, geteilte, autonome Mobilität, ASMOD genannt, sei eine große Chance für große Städte, um hohe Nutzungsdichte im ÖPNV zu erreichen. Autonome Pkws könnten zu mehr MIV führen, was in Großstädten nicht unbedingt gewollt sei. Es gebe Ridepooling im ÖPNV als Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG, z. B. Sprinti Hannover, ehem. BerlKönig, MUVA, außerhalb des ÖPNV als gebündelter Bedarfsverkehr nach § 50 PBefG für rein private Anbieter, z. B. MOIA, Ridehailing als digitale Vermittlung einer Fahrt per App, z. B. UberX, Freenow. Im Gegensatz zu rein privatwirtschaftlichen Angeboten unterliege der Linienbedarfsverkehr den gleichen gemeinwirtschaftlichen Pflichten wie der übrige ÖPNV, z. B. Betriebs- und Beförderungspflicht sowie Tarifvorgaben. Ridesharing betreffe private Angebote, z. B. Mitfahrgelegenheiten. Der ÖPNV werde mit zunehmender Entfernung von Haltestellen unattraktiver. Man brauche Angebote für die Lücken und die Stadtrandgebiete, um den ÖPNV als Alternative zum Pkw attraktiv zu gestalten, was auch im Hinblick auf die alternde Gesellschaft notwendig sei. Im Mittel sei es zur ÖPNV-Haltestelle weiter als zum nächsten Parkplatz.

Das Busprojekt in Tegel sei bereits angesprochen worden und recht erfolgreich gewesen. Die Busse seien in den Linienverkehr der BVG integriert gewesen. Auf Level 3 sei noch ein Sicherheitsfahrer vorhanden, auf Level 4 nicht mehr; die Technik müsse allein funktionieren. Level 5 wäre ohne Überwachung, was man im ÖPNV nicht brauche. Der Schritt zu Level 4 sei die Herausforderung. Das Projekt KIS'M auf dem UTR-Gelände sei nicht so ganz erfolgreich gewesen. Mit NoWeL4 wolle man den Schritt zu Level 4 machen. Die Fahrzeuge sollten im Nordwestraum von U-Bahn- und Bushaltestellen in die Kieze fahren, um eine hohe Abdeckung und kurze Wege zum ÖPNV zu erreichen. Lt. Umfrage tolerierten Berliner anfängliche Störungen, man sehe eine große Steigerung der ÖPNV-Qualität, ungefähr ein Drittel würde den ÖPNV häufiger nutzen. Angenommen würden max. 50 Meter bis zu einer virtuellen Haltestelle sowie durchschnittlich 2,5 und max. 5 Minuten Wartezeit. In einer Simulation würde der ÖPNV um 11 Prozentpunkte zunehmen, v. a. in den Außenbezirken. Nur mit den vorhandenen Haltestellen falle der Wert schlechter aus.

Das Verfahren zur Einführung virtueller Haltestellen sei in Deutschland noch kompliziert und sollte vereinfacht werden. Die BVG müsse mit unterschiedlichen Gewerken und Kriterien jede einzelne Haltestelle genehmigen lassen. Autonome Busse dürften im Moment nicht an normalen Haltestellen halten, wenn man virtuelle Haltestellen einrichten wolle. Das Fahrzeug im NoWeL4-Projekt sei nicht barrierefrei; der Hersteller würde Fahrzeuge erst in größerer Stückzahl barrierefrei herstellen. Man habe die Nutzbarkeit des Fahrzeugs im Trockenmaßstab auf Probleme mit der Barrierefreiheit getestet. Die Erkennbarkeit virtueller Haltestellen sei ein wichtiges Thema für Behindertenverbände. Vollautonome Fahrzeuge werde man nicht in naher Zukunft haben, weil Zulassungen für bestimmte Betriebsbereiche erfolgten, zwischen

denen es Lücken geben werde. Daher sollte man teleoperiert und autonom zusammen denken, um schneller in die Fläche zu kommen. Dafür brauche man eine gemeinsame rechtliche Regelung; bisher gebe es unterschiedliche Genehmigungsprozesse.

Roy Uhlmann (MOTOR Ai GmbH) schildert, sein Unternehmen entwickle als einziges Unternehmen in Deutschland Software für ein Level-4-System zum autonomen Fahren und habe sich mit der Regulierung beschäftigt. Für ein Fahrzeug müsse man eine Betriebserlaubnis erlangen; Fahrzeuge müssten sicher sein. Globale Wettbewerber seien die USA und China, die auch nach Europa und Deutschland drängten. Er sei froh, dass die Regulierung nicht weiter aufgelöst werde. Bestehende Mobilitätsanbieter in Berlin würden sich zu Unternehmen mit autonomen Fahrzeugen entwickeln. Alle Mobilitätsformen, nicht nur der ÖPNV, seien Anwendungsgebiete. Fahrzeughersteller brauchten hohe Stückzahlen, weil es sich sonst nicht lohne. Man brauche Abnahmegarantien. Die Mobilität in den Städten werde sich verändern. Autonome Mobilität Sorge für mehr Verfügbarkeit von Fahrzeugen. Fahrzeuge könnten einen größeren Einzugsbereich abdecken und Randgebiete einbeziehen. Damit könne auch der Wohnungsmarkt entzerrt werden. Man müsse autonome Mobilität zusammen mit dem ÖPNV und Ridehailinganbietern regulieren. Denkbar sei, eine Flotte einer Stadt zur Verfügung zu stellen und verschiedenen Anbietern zuzuführen.

Dr. Tina Wagner (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende Hamburg) trägt anhand einer Präsentation vor, dass autonomes Fahren zusammen mit Elektrifizierung und Digitalisierung ein Gamechanger für eine nachhaltige städtische Mobilität sei. Hamburg wolle klimaneutral werden und den Anteil des Umweltverbunds am Modalsplit deutlich erhöhen. Bei der U-Bahn gebe es ein Projekt zur Ausrüstung mit einem CBTC-System und Automatisierung auf Level 2, um erhöhte Kapazitäten auf Bestandsstrecken zu erreichen. Man gehe nicht direkt auf Level 4, weil man das Thema mit den Bahnsteigabschlusstüren sehe, und werde die Entwicklung in Kopenhagen beobachten. Auch bei der S-Bahn laufe ein Projekt zur Digitalisierung bis Anfang der 2030er-Jahre, um auf Level 2 fahren zu können. Die Fahrzeuge würden mit ATO und ETCS 2 ausgerüstet. Die Stellwerke würden entsprechend modernisiert. Diese Projekte seien wirtschaftlicher als Neubauprojekte im SPNV. Mit drei Projekten würden die Hamburger Hochbahn AG und die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH auf den autonomen Fahrzeugverkehr vorbereitet. Mit Hochbahn und MOIA würden HOLON-Shuttles und VW-ID.BUZZ-AD-Fahrzeuge erprobt, eVersum-E-Shuttles sollten in einen existierenden On-Demand-Verkehr als Zubringer integriert werden. Im Projekt 3plus3 sollten die Skalierung und die Beschaffung von je drei Robo-Shuttles und -Midi-Bussen vorbereitet werden. Zu betrachten seien auch die Integration in die Leitstellen, neue Profile und Kompetenzen für Arbeitnehmer/-innen und der sozialverträgliche Umbau, wenn man vielleicht in fünf Jahren ein Drittel der Fahrzeuge autonom betreiben könne. Betriebsbereichsgenehmigungen erprobe man in den unterschiedlichen Projekten. Man brauche eine klare Strategie, politische Unterstützung, die Koordinierung relevanter Akteure, Datensouveränität, Akzeptanz in der Bevölkerung, Eigenmittel und Förderung, was angesichts leerer Haushalte ein Fragezeichen sei. Um das Thema voranzubringen, sei man in Kooperation mit Berlin, München u. a. sowie der EU.

Oda Hassepaß (GRÜNE) vertritt die Ansicht, dass der Nutzen bei der Anbindung des Stadtrands und der Versorgung abgehängter Menschen ohne eigenes Auto am höchsten sei. Lt. Studie der TU München zum autonomen Fahren liege der Fokus der Umsetzung bisher auf einer Erprobung der Technologie mit kleinen Fahrzeugflotten; ein flächendeckender Regelbetrieb sei derzeit nicht umsetzbar. Angesichts der Haushaltslage Berlins stelle sich die Frage,

ob Berlin hier zuerst investieren oder besser auf bestehende Systeme andernorts setzen sollte. Mit welchem Finanzbedarf rechne die BVG für die Umsetzung des autonomen Fahrens bei Bus, Tram und U-Bahn? Wann sei eine Zulassung für den Linienbetrieb zu erwarten? Welchen Entwicklungsstand gebe es bei den autonom fahrenden Straßenbahnen? Welche rechtlichen, technischen und infrastrukturellen Voraussetzungen müssten geschaffen werden, um große Busse im Normalbetrieb zu ermöglichen? Wann werde dies in Hamburg passieren? Busse steckten in Berlin im Stau, die Ersetzung durch viele kleine Fahrzeuge wäre nicht besser. Straßenbahnen auf eigenem Gleisbett kämen ihr mehr entgegen; sie könnten autonom gesteuert werden. Warum seien 10 000 autonom fahrende MOIA-Shuttles nicht erreichbar?

Johannes Kraft (CDU) spricht an, dass Betriebsgebiete vorher kartiert werden müssten, Städte aber dynamisch seien. Müssten Betriebsgebiete immer wieder kartiert werden? Wo sei der Lösungsansatz für virtuelle Haltestellen? Wie komme man zu barrierefreien Fahrzeugen und Planungssicherheit? Wie könne man etwas ausschreiben, das man noch nicht richtig kenne? Wie sei der haushälterische Hintergrund? Welche Einsatzgebiete sehe Hamburg für Level-4-Fahrzeuge? Weshalb wirke sich die Entwicklung bei Mietwagen eher negativ aus?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) fragt, wie man mit steigender Technik davon wegkomme, dass das autonome Fahrzeug nicht trainierte und komplexe Situationen nicht bewältigen könne. Treffe zu, dass man für den Einsatz in der Innenstadt 6G brauche, damit die Fahrzeuge schneller reagieren könnten? Seien autonome Fahrzeuge eher für Außenbereiche mit weniger komplexen Situationen gedacht? Welche Größenordnung sei zur Finanzierung mittelfristig nötig? Könnten an virtuellen Haltestellen nur Taxis und Mietwagen oder auch Busse halten? Nach den Problemen beim Urbanliner frage er, ob Berlin komplexe Projekte umsetzen könne.

Lars Bocian (CDU) bittet um Auskunft, weshalb nicht eine Flotte selbst fahrender Autos aus den USA importiert werde, denn bspw. in San Francisco seien sie schon in den Alltag integriert. Welche Hürden gäbe es dabei? Bestünden gravierende Unterschiede zwischen der StVO und den Voraussetzungen in den USA? Es handele sich um ein gutes Mittel zur Anbindung der Außenbezirke. Könnten sich autonome Fahrzeuge, die vermutlich defensiv führung, im lebhaften Innenstadtverkehr durchsetzen? Wie könne die Politik konkret unterstützen?

Mathias Schulz (SPD) erkundigt sich danach, ob es einfacher sei, beim SPNV mit Automatisierungsprozessen zu beginnen, weil im Straßenverkehr mit mehr individuellen Risiken zu rechnen sei. Welche Erfahrungen gebe es in Hamburg? Wie würden die Linien ausgewählt? Wie sollten die Strecken und die Fahrzeuge ertüchtigt werden? Wie gehe Hamburg mit Sperrzeiten um? Gebe es verschiedene Anforderungen bei Hoch- und U-Bahn? Wie funktioniere die Zusammenarbeit zwischen der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, der Hochbahn und der Hamburger S-Bahn bzw. zwischen SenMVKU, BVG und S-Bahn Berlin? Welche Anwendungsgebiete seien für die straßengebundenen Fahrzeuge vorgesehen? In der Innenstadt könnten sie in Konkurrenz zum bestehenden ÖPNV-Angebot stehen und dieses kannibalisieren. Welche Risiken gebe es? Inwieweit könnten die Fahrzeuge komplexe Verkehrssituationen erkennen und bewältigen? Welche Pläne habe der Senat, technische und rechtliche Voraussetzungen auf Landesebene zu schaffen?

Kristian Ronneburg (LINKE) konstatiert, der NVP enthalte noch keine verbindliche Strategie für die Integration autonomer Systeme in den ÖPNV. Wie wolle der Senat das Thema strategisch angehen und die Fragen von Einsatzgebieten, Finanzierung und Barrierefreiheits-

standards lösen? Inwieweit habe Hamburg dies in die Planwerke integriert, und welche strategische Leitlinie gebe es? Innenstadtgebiete seien eher weniger geeignet als Randlagen, Außenbezirke und verkehrsberuhigte Kieze. Zur Akzeptanz interessiere ihn, ob es in bestimmten Gruppen eine skeptischere Haltung zum autonomen Fahren gebe.

Dr. Tina Wagner (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende Hamburg) geht davon aus, dass Midi-Busse Anfang der Dreißigerjahre serienreif seien, Standardbusse eher Mitte/Ende der Dreißigerjahre. Wichtig sei die Unterstützung durch C-ITS-Lösungen an LSA. Im Fokus sei hier auch die Busbeschleunigung. Die Busunternehmen hätten die Aufgabe, ihre Betriebshöfe und Leitstellen darauf auszurichten. Die Stadt könne das LSA-System entsprechend ausrüsten und beim Verkehrsmanagement darauf achten. Vor einigen Jahren habe es die Idee von bis zu 10 000 On-Demand-Shuttles gegeben, um die Industrie „anzuködern“. Inzwischen sei man realistischer, auch angesichts der Kostenentwicklung der letzten Jahre, denn ein On-Demand-Verkehr sei teuer, auch wenn er autonom sei, und lohne sich nur in Randgebieten und als Zubringer zu den schienengebundenen Systemen. Es gehe um kleinere, in den ÖPNV integrierte Fahrzeuge als Zubringer in Randgebieten. Private Betreiber könnten mit anderen Preismodellen auch Punkt-zu-Punkt-Verkehre, auch innerstädtisch, anbieten. Sie besorge weniger eine Konkurrenz zum ÖPNV-System, weil dieses mit großen Gefäßen und schienengebundenen Verkehren andere Bündelungseffekte und Kostenstrukturen erreiche. Erst mit größeren Fahrzeugen seien „richtige Einspareffekte“ zu erwarten. Lt. Schätzung der Hochbahn könnte mit dem Ersatz von etwa einem Drittel der Busse durch autonome Fahrzeuge vielleicht ein Drittel der Produktionskosten für das Busnetz eingespart werden. Damit könnten dann auch weitere Busangebote geschaffen werden. Hamburg könne die Busverkehrsleistung seit einigen Jahren nur aufwandsneutral ausweiten.

Virtuelle Haltestellen seien in Hamburg nicht so schwierig gewesen; Bezirke, anordnende Behörde und MOIA hätten eng kooperiert. – Ungefähr vor einem Jahr hätten Berlin, München und Hamburg zusammen eine Summe von 1 Mrd. Euro als notwendige Anschubfinanzierung für ca. 2 000 Fahrzeuge „in den Raum gestellt“. Man müsse mit dieser Anfangsinvestition rechnen, weil das Fahrzeug am Anfang noch teuer sei und es nicht nur um das Fahrzeug gehe. Mit der Zeit wirkten sich die Skaleneffekte auf die Kosten aus. Hinzu kämen die Umrüstkosten für Betriebshöfe, Leitstellen usw. Bei den jährlichen Betriebskosten rechne man mit einer deutlichen Verringerung für den Busverkehr.

Die Umsetzung beim Schienenverkehr sei „in gewisser Weise einfacher“, weil er ein abgeschlossenes System sei. ETCS, ATO und CBTC seien zugelassene Techniken und anwendbar. Bei der U-Bahn gehe es v. a. um die Linien mit dem dichtesten Verkehr und die Infrastruktur im zentralen Bereich. Ausgerüstet werde die gesamte Fahrzeugflotte, weil es keine spezifische Zuweisung gebe, insbesondere beim S-Bahn-Verkehr. Man rechne mit einem besseren, energieoptimierten Fahrverhalten durch die Digitalisierung im Schienenverkehr und Stromeinsparungen. Die Kooperation zwischen der Hochbahn, der technischen Aufsicht und der Landes-eisenbahngenehmigungsstelle sei relativ eng. Mit der S-Bahn und der DB InfraGO funktioniere dies „eigentlich auch ganz gut“, es sei aber mehr Abstimmung erforderlich; man könne sich nicht hundertprozentig auf die Zeitpläne verlassen. Es gehe sehr stark um die entsprechenden Finanzmittel für die infrastrukturseitige Ausrüstung. Die Fahrzeugausrüstung für den S-Bahn-Verkehr habe man bereits senatsseitig abgesichert. Am S-Bahn-Verkehrsvertrag seien die Nachbarländer beteiligt, mit denen man sich verständigen müsse.

Zu Robo-Taxis gebe es eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe, die sich mit Regulatorik, Steuerung und etwaigen Gesetzesänderungen auseinandersetze und von Hamburg geleitet werde. Man sei gut beraten, diese Systeme nicht komplett aus den Städten zu verbannen. – Eine übergeordnete Strategie sei einfacher und politisch besser zu verkaufen. In der Strategie „Digitale Mobilität“ würden verschiedene Entwicklungspfade beschrieben, z. B. autonomes Fahren, Ausrüstung von Infrastruktur. Im Moment erfolge eine Busnetzüberplanung, um das Busnetz unter Berücksichtigung autonomer Verkehre noch effizienter zu machen.

Roy Uhlmann (MOTOR Ai GmbH) schildert, ein autonomes Fahrzeug müsse immer die Verkehrsregeln einhalten, ein 12-m-Bus aber beim Rechtsabbiegenden in den Gegenverkehr fahren, was in der AFGBV momentan nicht vorgesehen sei. Er erwarte eine Entwicklung und in Richtung 2030 größere Gefäße auf den Straßen. Kleinere Gefäße könne man einsetzen, weil sie die Verkehrsregeln einhalten könnten. Jeder Anbieter verwende Karten, die upgedatet werden müssten. Abgesperrte Straßen nehme das Fahrzeug wahr. Es stehe immer im Dialog mit einer Art Betriebsaufsicht. Raster über die Straßen zu legen, werde schon vorangetrieben. Dies werde für eine genaue Lokalisierung für Fahrzeuge genutzt. Mit KI auf einer Datenbasis könne man Manöver simulieren, jedoch müsse man in Europa die Erklärbarkeit des Systems nachweisen und für jede Bedrohung und jedes Risiko einen Medikationsprozess bauen. Damit seien komplexe Situationen an Kreuzungen lösbar. Er verweise auf die ISO-Norm 21448. Die Technik habe sich seit dem Fahrzeug in Tegel weiterentwickelt.

In den USA sei der Rechtsrahmen anders; es gebe Selbstzertifizierungen der Hersteller, die dann bei Schäden haften müssten. Hier müssten alle Hersteller die Sicherheit des Systems nachweisen, auch für aus den USA importierte Systeme. Einige Systeme aus den USA kennen eine Redundanz der Systeme nicht. Hier seien immer drei verschiedene Sensorarten im Fahrzeug, auch redundante Lenk- und Bremssysteme. Man brauche nicht einmal 5G, denn es werde alles im Fahrzeug gerechnet. Es sei vorgegeben, dass ein Fahrzeug immer eine technische Überwachung habe. Nutzer gingen davon aus, dass autonome Fahrzeuge bremsen, wenn sie über die Straße gingen, was ein Test auch ergeben habe.

Das Thema Mietwagen sei nicht direkt negativ. Man habe Anbieter, die ein Geschäft machen wollten, aber der Markt sei auch für andere attraktiv. Man sehe hier Ridehailinganbieter aus dem Umland ohne Berliner Lizenz. In der Zukunft müsse man die Frage stellen, was passieren könne, wenn ein Ridehailinganbieter in einem solchen Modell Berlin mit 10 000 Fahrzeugen flutete, welche Auswirkung dies auf den ÖPNV hätte, wenn es dort keine Preisbindung gäbe, und wie man dies ausschließen könne. Man könne große Flotten finanzieren, wenn ÖPNV mit anderen Mobilitätsformen verbunden werde, auch Taxis und Sonstiges. Der ÖPNV könne operative Kosten besser stemmen als Investitionen. Auch andere Mobilitätsformen könnten auf autonome Fahrzeuge zugreifen. Man werde sich Stück für Stück mit vorher definierten Betriebsbereichen von den Randbereichen in die Innenstadt entwickeln.

Dr.-Ing. Wulf-Holger Arndt (TU) ergänzt, bei kleinen Fahrzeugen sei das Verhältnis von Fahrer zu Fahrgästen anders als bei großen. Bei einem bedarfsgesteuerten Betrieb auf Level 4 seien kleine Fahrzeuge durchaus wirtschaftlicher. Solche Systeme seien ein Leuchtturm und Standortvorteil. Große Städte wie Hamburg und München wollten sich damit auch als Technologiestandorte etablieren. Berlin habe einen Cluster, der ausgebaut werden sollte. In den USA würden keine autonomen Busse hergestellt. Sie seien in Richtung Robo-Taxis unterwegs. Das ÖPNV-Umfeld sei dort anders als in Deutschland.

Karten würden in der Pilotphase intensiv aufgenommen und später durch die Flotten auf Veränderungen abgeglichen und aktualisiert. Ansonsten nehme das Fahrzeug viele Details von der Straße auf. Diese Daten seien nicht nur für das autonome Fahren wertvoll, sondern auch für die Bezirke bei der Parkraumüberwachung, hinsichtlich des Straßenzustands und der Schilder und sollten weitestgehend öffentlich gehalten werden. In Paris müssten E-Scooter-Anwender ihre Daten auf einen öffentlichen Datenserver spielen; diese Verkehrsdaten würden dann für Verkehrsbetriebe, -planung usw. verwendet. Der ÖPNV werde attraktiver, Leute nutzten weniger den Pkw-Verkehr, was den Unterhaltungsbedarf bei den Straßen reduziere. Eine weitere positive Wirkung könne ein Angebot in Nachtzeiten haben. Straßenbahnen und Schiffe wären ein Thema, die TU habe ein Projekt im Westhafen, es gebe aber dafür wenig Förderprogramme, v. a. keine Bundesprogramme, und die Anbieter seien offensichtlich nicht so stark, dass sie das Thema Straßenbahn voranbrächten. Bei der U-Bahn werde in anderen Städten schon seit den Siebzigerjahren mit autonomem Fahren experimentiert.

Autonome Fahrzeuge würden ebenfalls Unfälle produzieren, aber wesentlich weniger als jetzt, was ein großer Sicherheitsvorteil wäre. Lt. Studien wirkten sich 30 Prozent und mehr autonome Fahrzeuge in der Flotte auch auf das Verhalten der anderen Fahrer aus. In der Übergangsphase werde es etwas gefährlicher werden. Später werde der Verkehrsfluss harmonischer werden, und es werde weniger Staus geben. In Köln sei das Genehmigungsverfahren für virtuelle Haltestellen einfacher als in Berlin; man überlasse die Einrichtung den Verkehrsbetrieben unter Beachtung der rechtlichen Vorgaben. Es wäre schön, im Bundesrat eine Übereinstimmung hinzubekommen. Er denke auch, dass man 6G nicht brauche, weil immer mehr Intelligenz auf das Fahrzeug gelegt werde. Aufnahmen für Verkehrsplanung und Karten könnten auch per App auf einem normalen Smartphone mit 4G gemacht werden. Bei der Technikakzeptanz habe man keine Unterschiede zwischen den Altersgruppen festgestellt. Nur bei älteren Gruppen gebe es einen Unterschied beim Übergang von Level 3 auf Level 4, so dass man in den Fahrzeugen Vorkehrungen für Videoüberwachung, Notrufe etc. schaffen müsse. Man teste dies in verschiedenen Szenarien.

Unterstützung bei den Daten könnte man in Berlin oder auf Bund-Länder-Ebene erreichen. Weiterhin brauche es ein Unterstützungsprogramm in der Breite, vielleicht ein Bund-Länder-Programm für autonomes Fahren. Man müsse jetzt den Sprung zu Level 4 schaffen, um Effizienz zu erreichen. Auf Level 3 habe man teure Fahrzeuge mit Personal und weder Personal- noch Technikkosten gespart. Der Sprung werde mindestens bis 2030 dauern. Es sei noch Entwicklungs- und Erprobungsbedarf vorhanden. Uber habe keine Beförderungspflicht und müsse dies nicht machen. Bei Integration in den ÖPNV gebe es eine Beförderungspflicht.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) sagt, die Antwort auf die Frage nach barrierefreien Fahrzeugen könne nur in der Skalierung mit allen anderen Kommunen in Deutschland liegen. Berlin sei zu einem solchen Großprojekt in der Lage. Sie erinnere an den U5-Bau und die Schienenfahrzeugbeschaffung. Die Zusammenarbeit von Senat, BVG und S-Bahn sei super. Zum autonomen Fahren existierten eine Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft und ein regelmäßiger Austausch in der VMK, wo man sich über das strategische Vorgehen austausche und Leitmarktdiskussionen führe. Hamburg sei derzeit noch vor Berlin, aber Berlin hole auf. Autonomes Fahren in der Innenstadt könne gelingen. Die Fahrzeuge könnten sich an den Stil in den jeweiligen Städten anpassen. Man sei dabei, BVG-Busse mit Kameras auszustatten, um die Daten zu erfassen und auch für das Baustellenmanagement einzusetzen.

Kristian Ronneburg (LINKE) behauptet, dass Frau Dr. Wagner die Zahl von 1 Mrd. Euro für 200 Fahrzeuge in den Raum gestellt habe, die gemeinsam mit Berlin entstanden sei. Er bitte den Senat um schriftliche Beantwortung der Frage, worauf diese Zahl beruhe.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass SenMVKU die schriftliche Beantwortung zusage.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechungen ab.

Punkt 2 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

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

„Nach Aussage des Bundesverkehrsministeriums werden aufgrund der Bauarbeiten an der S21 zwischen Potsdamer Platz und Brandenburger Tor für mindestens 2½ Jahre keine S-Bahnen fahren. Oberirdisch ist über mehrere Jahre mit einer Sperrung der Straße des 17. Juni am Brandenburger Tor zu rechnen. Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat: Welche Ausgleichs- bzw. Umfahrungsmaßnahmen hat der Verkehrssenat geplant und vorbereitet, um ein totales Verkehrschaos in der Mitte Berlins zu vermeiden?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, für den Bau des zweiten Abschnitts der S21 sei es unumgänglich, die Nord-Süd-S-Bahn für einen Zeitraum zu sperren. Sie werde den DB-Konzernbevollmächtigten fragen, ob es dieser Zeitraum sein müsse. Gleiches gelte für die Sperrung der Straße des 17. Juni. Die S21 werde in dieser Zeit im Bereich Potsdamer Platz an die bestehende Nord-Süd-S-Bahn angeschlossen. Aus technischen Gründen werde ein Vorgesorgebau aus den 1930er-Jahren in offener Bauweise mit der S21 zusammengeführt. Eine Teilsperrung führte zu wesentlich längeren Bauzeiten und Verkehrseinschränkungen sowie deutlich höheren Kosten. Die DB sei für die Erstellung eines Verkehrskonzepts für die Bauphase verantwortlich, stimme sich mit dem Senat, dem Bezirk, der BVG und anderen Betroffenen ab und habe eine Verkehrsstudie beauftragt, die vorsehe, die Verkehrsströme über zwei Umfahrungsstrecken – Scheidemann- und Tiergartenstraße – abzuwickeln. Lt. Studie gebe es lediglich punktuelle Leistungseinschränkungen, die nicht baulich oder über LSA gelöst werden könnten. Zufußgehende und Radfahrende könnten den Bereich über Umleitungen durchqueren. Über eine Fußgängerbrücke über der Baustelle werde zudem nachgedacht. Die Nutzenden der Nord-Süd-S-Bahn könnten auf SEV und andere ÖPNV-Angebote ausweichen. Da der Verkehr auf der Straße des 17. Juni primär in Ost-West-Richtung verlaufe, potenziere sich diese Sperrung nicht mit der Sperrung der Nord-Süd-S-Bahn.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) stellt die Nachfrage, ob die Senatorin die Sperrungen nicht als Problem sehe, das den Verkehr in der Innenstadt belaste.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) äußert, wenn sie dies so sehen würde, bestünde kein Bedarf, mit der DB zu sprechen.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 3 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) berichtet, nachdem Alstom keine Beschwerde gegen das Nachprüfungsverfahren zur S-Bahn Ausschreibung eingelegt habe, könne der Zuschlag an das Bieterkonsortium S-Bahn Berlin GmbH, Stadler Deutschland und Siemens Mobility erteilt werden. Dieser Senat habe es geschafft, dieses komplexe Verfahren zu beenden, was ein großer Erfolg sei. Damit gebe es ein „Go“ für moderne S-Bahn-Wagen.

Das Projekt DiKAS solle mehr Ordnung und Planbarkeit in das System der Baustellenkoordination bringen. Baustellen sollten im Straßenraum digital erfasst werden, um sog. Schlafbaustellen oder ungenehmigte Baustellen zu identifizieren. Es würden zunächst 100 Busse mit Smartphones an der Windschutzscheibe ausgestattet, die mit App und KI Informationen aus dem Straßenland aufzeichneten. SenMVKU werde die Daten mit bestehenden Genehmigungen abgleichen. Damit könnten Kontrollen gezielter durchgeführt werden. Ziel seien eine bessere Datengrundlage bei baustellenrelevanten Informationen und die bessere Durchsetzung bestehender Vorschriften, Anordnungen und Erlaubnisse. Es würden keine Bilder von Personen und Kennzeichen sowie keine Tonaufnahmen gespeichert oder ausgewertet. Die Datenschutzbehörde sei frühzeitig eingebunden worden.

Die neue Direktverbindung Prag–Berlin–Kopenhagen sei eine sehr gute Nachricht für Berlin und den europäischen Bahnverkehr sowie ein attraktives Angebot für die Reisenden angesichts wachsender Nachfrage und resultiere aus der engen Zusammenarbeit der DB mit ihren Partnerbahnen und der Unterstützung der EU-Kommission. Perspektivisch würden sich die Reisezeiten mit dem Fehmarnbelttunnel verkürzen und die Attraktivität weiter steigen.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, ob das Projekt DiKAS auf Falschparken an Haltestellen und auf Busspuren erweitert werden solle. Eine Notvergabe der für den Ring/Südost angefertigten S-Bahn-Wagen sei offenbar verworfen worden, weil einige Komponenten nicht mehr zulassungsfähig seien. Er bitte dazu um eine schriftliche Information.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) führt an, dass die Senatorin in der letzten Sitzung mitgeteilt habe, dass das Scannen aus Bussen nach einem Gerichtsurteil nicht erlaubt sei, weil Busfahrer nicht hoheitlich beauftragt seien. Warum sei dies nun anscheinend doch möglich?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, dass Falschparkererfassung „aus unserer Sicht“ derzeit nicht möglich sei, weil es sich um eine hoheitliche Tätigkeit handle und eine systematische Kfz-Kennzeichenerfassung nicht gestattet sei. Daten, die man eh erfasse, wolle man gerne anderweitig einsetzen und werde alles dafür tun, dass man dies hinbekomme. – Nach Prüfung des Altvertrags sei man zu dem Ergebnis gekommen, dass ein Umswitchen der vorhandenen Fahrzeuge aus der Ringbahnbeschaffung auf die Nord-Süd-Strecke nicht möglich sei. SenMVKU werde dazu gerne noch schriftlich ausführen.

Der **Ausschuss** schließt den Tagesordnungspunkt ab.

Punkt 4 der Tagesordnung

Petition

[0489](#)

Selbstbefassung gemäß § 4 Abs. 1 Satz 2

Mobil

Petitionsgesetz

**1. Änderung der Kriterien für die Gewährung von
Parkerleichterungen**

2. Ausweitung der Anzahl reservierter Stellflächen

Der Petitionsausschuss bittet um Stellungnahme.

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 5 (neu) der Tagesordnung

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

[0442](#)

Drucksache 19/2773

Mobil

Lärm und Verkehrschaos in Charlottenburg nach

Abriss der Ringbahnbrücke beenden –

Schwerlastverkehr raus aus den Wohngebieten!

Dr. Petra Vandrey (GRÜNE) trägt vor, seit April 2025 werde der Schwerlastverkehr von der Stadtautobahn durch die Königin-Elisabeth-Straße geleitet, bei der es sich um eine Wohnstraße handle. Die Anwohnenden seien Tag und Nacht direkt vom Lärm durch den Schwerlast- und sonstigen Pkw-Verkehr betroffen, was noch bis Sommer 2027 anhalten solle. Es sei durch den Lärm und die Abgase nicht möglich, die Fenster in der Nacht zum Lüften zu öffnen. Es seien Gesundheitsbeeinträchtigungen zu verzeichnen, z. B. Hörstürze, Tinnitus, Konzentrationsschwierigkeiten der betroffenen Kinder in der Schule, des Weiteren mehr Unfälle der Zufußgehenden und Radfahrenden. Die Fahrbahnen rissen auf; es gebe Spurrillen, aufweichende Markierungen, kaputte Gullideckel. Der U-Bahn-Tunnel unter der Straße sei gefährdet. Der Senat habe lediglich das Tempo auf 30 reduziert, was nichts bringe, da sich an der Anzahl der Verkehrsteilnehmenden nichts ändere. Die Bürgerinitiative vor Ort fühle sich dadurch verschaukelt. Ihre Fraktion fordere, den Schwerlastverkehr um Berlin herum zu führen. Es handle sich nicht um Zielverkehr, sondern um überregionalen Schwerlastverkehr, der nach Norden weiterfahre. Die anderen beiden Vorbehaltsrouten seien keine Alternative, weil sie durch die Innenstadt führten. Für den Senat stehe anscheinend das Interesse an der Wirtschaft über dem Gesundheitsschutz der Leute. Notwendig sei zumindest ein Nachtfahrverbot.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erklärt, Belastungen der Anwohner/-innen könnten nicht vermieden werden; durch Abbruch und Neubau der Brücken müsse der Verkehr ausweichen. Abbruch und Neubau erfolgten so schnell wie nie zuvor in Deutschland. Es handle sich um eine Hauptverkehrs- und Durchgangsstraße, nicht um eine Wohnstraße im klassischen Sinne. Man habe sofort gehandelt, die AdB insbesondere den Schwerlastverkehr so eingerichtet, dass er in Berlin keinen Durchgangsverkehr darstellen solle, sondern frühzeitig auf dem Autobahnring umgeleitet werde. Die LSA seien entsprechend erweitert und Fahrspuren ergänzt worden, damit der Verkehr schnellstmöglich abschließe und die Bürger/-innen bestmöglich geschützt würden. Die zentralen Forderungen des Antrags seien nicht umsetzbar. Der Senat verfolge das Ziel, die unvermeidbaren Folgen der Sperrung bestmöglich zu begrenzen und die Belastungen

der Anwohnenden zu reduzieren. Die Steuerung des Verkehrs sowie mögliche Verkehrsverbote auf der Bundesautobahn lägen nicht in ihrer Zuständigkeit, sondern in der der AdB. Ein Nachtfahrverbot für den Schwerlastverkehr ohne geeignete und leistungsfähige Alternativstrecke würde die Verkehrsbelastung lediglich in andere Wohn- und Hauptverkehrsstraßen verlagern. Die Polizei kontrolliere im Rahmen ihrer Ressourcen. Luftschadstoff- und Lärmbelastungen seien bereits fachlich bewertet worden. Man habe festgestellt, dass keine Maßnahmen erforderlich seien, da die gesetzlichen Luftqualitätsgrenzwerte der 39. BImSchV überall eingehalten würden. Die ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h trage zur Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte bei. Dem Senat sei eine Verschärfung der Gefährdungslage nicht bekannt. Man habe keine Anträge auf passiven Lärmschutz von Hauseigentümern erhalten.

Johannes Kraft (CDU) äußert, im Antrag fehlten echte Lösungsvorschläge. Maßnahmen erfolgten zum Teil bereits und würden immer wieder nachgesteuert, oder Vorschläge seien „schlicht unmöglich“. Es gebe keine vernünftigen Alternativen. Der Antrag sei nicht hilfreich. Wenn es echte Lösungsvorschläge gäbe, würde er gerne noch einmal darüber reden.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) unterstreicht, dass die Belastung der Königin-Elisabeth-Straße groß sei, aber Tempo 30 eingehalten werde. Die grünen Verkehrssenatorinnen hätten schuld, dass die Ringbahnbrücke zerbröselt sei. Frau Jarasch habe Parks auf der A100 aufbauen wollen, statt für die rechtzeitige Sanierung zu sorgen. Die Königin-Elisabeth-Straße sei seit 40 Jahren die einzige Möglichkeit, den Verkehr aus dem Wohngebiet am Klausenerplatz herauszuhalten. Alle Menschen in der Königin-Elisabeth-Straße wüssten seit 40 Jahren, dass sie an einer wichtigen Hauptverkehrsstraße wohnten. Seine Fraktion werde den Antrag ablehnen.

Dr. Petra Vandrey (GRÜNE) betont, dass die Situation vor Ort eine Katastrophe sei. Die Leute könnten dort seit einem Jahr nicht mehr schlafen und ein weiteres Jahr nicht mehr schlafen, wenn dies so weitergehe, was die Senatorin in Aussicht gestellt habe. In der Straße wohnten Leute, deshalb sei sie für sie eine Wohnstraße. Auch die CDU in der BVV Charlottenburg-Wilmersdorf fordere ein Nachtfahrverbot, das kurzfristig umgesetzt werden sollte. Es sei Aufgabe des Senats, ein Konzept vorzulegen. Unklar sei, warum der Schwerlastverkehr nicht um Berlin herum geleitet werden könne. Könnten Anwohnende Schallschutzfenster bekommen, wenn sie diese beantragten? Der Blitzer in der Königin-Elisabeth-Straße stehe auf der falschen Seite. Vielleicht könne die Senatorin wenigstens dies kurzfristig ändern.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) sagt, dass ihr die zusätzliche Belastung leid tue, aber 230 000 Fahrzeuge plötzlich woanders verkehren müssten. Was Wohn- und Hauptverkehrsstraßen betreffe, halte sie sich an gesetzlich festgelegte Terminologien. Die AdB zeige die Routenführung für Lkws so an, dass sie auf dem Ring blieben und nicht in die Stadt hinein führen. Der Blitzer liege nicht in ihrer Zuständigkeit, sie nehme das aber gerne mit und werde Senatorin Spranger bitten, darauf zu achten, dass er auf der anderen Seite stehe.

Der **Ausschuss** beschließt, dem Plenum die Ablehnung des Antrags Drucksache 19/2773 – auch mit dem geänderten Berichtsdatum 1. September 2026 – zu empfehlen.

Punkt 6 (neu) der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.