

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Klara Schedlich und Antje Kapek (GRÜNE)

vom 11. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Mai 2026)

zum Thema:

**Goldene Brücken oder bröckelnde Brücken? Wie viel Mobilitätsvision steckt wirklich im Berliner Olympia-Konzept?**

und **Antwort** vom 2. Juni 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. Juni 2026)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Klara Schedlich (GRÜNE) und  
Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/26075  
vom 11.05.2026

über Goldene Brücken oder bröckelnde Brücken? Wie viel Mobilitätsvision steckt wirklich im  
Berliner Olympia-Konzept?

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Gibt es ein eigenes Verkehrskonzept, bzw. eine Vision für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur für die Durchführung von Olympischen Spielen und wenn ja, wie sieht diese(s) aus?

Frage 2:

Welche konkreten Planungen existieren im Zusammenhang mit der Umsetzung des Berliner Olympiakonzepts BERLIN+ für den Bereich Mobilität?

Frage 7:

Welche konkreten Investitionen in Straßenbahn-, U-Bahn-, S-Bahn- sowie Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur sind im Zusammenhang mit BERLIN+ vorgesehen und welche davon sind bislang finanziert?

Frage 14:

Welche Radinfrastrukturprojekte plant der Senat im Zusammenhang mit Olympia umzusetzen und wie sieht die konkrete Planung für den Ausbau sicherer und barrierefreier Rad- und Fußverkehrsverbindungen im gesamten Stadtgebiet aus?

Frage 15:

Welche dieser Projekte soll dauerhaft bestehen bleiben?

Frage 17:

Durch welche Maßnahmen soll der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split erhöht werden und welcher Modal Split wird dabei für den motorisierten Individualverkehr in Berlin als Zielzahl angestrebt?

Frage 20:

Welche Maßnahmen zur Verstärkung des Regionalverkehrs zwischen Berlin und Brandenburg sind im Zuge der Umsetzung des Olympiakonzeptes geplant?

Frage 21:

Von wie vielen zusätzlichen Fahrgästen im Regionalverkehr zwischen Berlin und Brandenburg geht der Senat im Zeitraum der Olympischen Spiele aus?

Frage 22:

Welche Maßnahmen zur Verstärkung des Regionalverkehrs zwischen Berlin und weiteren Austragungsorten, wie Sachsen und Rostock, sind im Zuge der Umsetzung des Olympiakonzeptes geplant?

Frage 23:

Von wie vielen zusätzlichen Fahrgästen im Regionalverkehr zwischen Berlin und weiteren Austragungsorten, wie Sachsen und Rostock, geht der Senat im Zeitraum der Olympischen Spiele aus?

Frage 25:

Welche Infrastrukturmaßnahmen wären erforderlich, um die öffentlich genannte Fahrzeit von etwa 1 Stunde 20 Minuten zwischen Berlin und Rostock zu erreichen und wo sind diese Maßnahmen finanziell hinterlegt?

Frage 26:

Was genau ist unter integrierten „Ticket- und Mobilitätsangeboten“ zu verstehen, insbesondere im Hinblick auf die konkrete Ausgestaltung für Besucher\*innen der Spiele (z. B. ÖPNV-Nutzung, Tarifintegration, Zugangsvoraussetzungen und Finanzierung, kostenloser ÖPNV)?

Frage 27:

Von wie vielen zusätzlichen Fahrgästen im Berliner ÖPNV geht der Senat im Zeitraum der Olympischen Spiele in Berlin aus?

Frage 28:

Welche Veränderungen, Konzepte, etc. im Bereich Fußverkehr plant der Senat im Zuge der Vorbereitung auf die Olympischen Spiele in Berlin umzusetzen?

Frage 30:

Welche zusätzlichen Maßnahmen sind vor dem Hintergrund der Ankündigung der Sportsenatorin Spranger in der Sitzung des Sportausschusses am 8.Mai 2026 „Berlin wird in inklusivste Stadt Deutschlands!“ im Bereich der Schaffung der Barrierefreiheit im Berliner Nahverkehrssystem geplant und werden diese Maßnahmen finanziell untersetzt?

Frage 32:

Welche Planungen bestehen hinsichtlich möglicher „Olympic Lanes“, Straßensperrungen oder Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs während der Spiele?

Frage 33:

Welche Ressourcen stehen dem Senat für die Realisierung der goldenen Brücke über das Brandenburger Tor zur Verfügung und wie steht diese Brücke im Zusammenhang mit der Umsetzbarkeit der im Masterplan Brücken vorgesehenen Maßnahmen?

Antwort zu 1, 2, 7, 14, 15, 17, 20 bis 23, 25 bis 28, 30, 32 und 33:

Die Fragen 1, 2, 7, 14, 15, 17, 20 bis 23, 25 bis 28, 30, 32 und 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ergänzend zu den Ausführungen in der Drucksache 19/3220 werden die Planungen des Konzepts BERLIN+, einschließlich der vorgesehenen Maßnahmen und strategischen Ansätze im Bereich Mobilität und Verkehr, im Bid-Book BERLIN+ umfassend dargestellt. Die Veröffentlichung des Bid-Books ist für Ende Juni 2026 vorgesehen. Die dort enthaltenen Planungen entsprechen dem aktuellen Stand des Bewerbungsverfahrens und sind in einem der derzeitigen Projektphase angemessenen Detaillierungsgrad ausgearbeitet. Es handelt sich dabei insbesondere um strategische und konzeptionelle Leitlinien, die die verfolgten Zielsetzungen, strukturellen Grundsätze sowie wesentliche Handlungsfelder und Hebelwirkungen beschreiben. Eine vollständig operative Konkretisierung einzelner Maßnahmen, Projekte oder Infrastrukturvorhaben ist in dieser frühen Phase des nationalen Bewerbungsprozesses noch nicht erfolgt.

Dies entspricht dem üblichen fachlichen Vorgehen bei Bewerbungsverfahren dieser Größenordnung. Eine weitergehende operative Ausgestaltung wäre zum jetzigen Zeitpunkt weder sachgerecht noch belastbar.

Das Bewerbungskonzept wird im weiteren Verlauf des Bewerbungsprozesses fortlaufend weiterentwickelt und präzisiert. Dabei erfolgt eine kontinuierliche Abstimmung mit beteiligten Partnern, Fachverwaltungen, Verkehrsunternehmen sowie weiteren relevanten Akteurinnen und Akteuren mit dem Ziel, die strategischen Ansätze schrittweise in belastbare operative Planungen zu überführen.

Darüber hinaus ist ein breit angelegter Beteiligungsprozess vorgesehen, der aktiv zur Mitgestaltung und zum fachlichen Diskurs einlädt. Näheres hierzu wird ebenfalls im Bid-Book BERLIN+, insbesondere im Kapitel „Beteiligung“, dargestellt.

Frage 3:

Wie erklärt der Senat den Kostenansatz des Investitionsbudgets (Urban Development Budget) von lediglich 445 Millionen Euro für olympiabezogene Mobilitätsmaßnahmen vor dem Hintergrund der deutlich höheren Investitionsbedarfe im Berliner ÖPNV und wie soll dieser Budgetansatz konkret auf die Bereiche Straßeninfrastruktur, Radverkehr, Fußverkehr sowie Bahn-, S-Bahn-, U-Bahn- und Straßenbahninfrastruktur verteilt werden?

Antwort zu 3:

Die von den Fragestellerinnen und Fragestellern angesprochenen Investitionsbedarfe im Berliner ÖPNV sowie in weiteren Bereichen der Verkehrsinfrastruktur bestehen grundsätzlich und sind unabhängig von einer möglichen Bewerbung um Olympische und Paralympische Spiele.

Frage 4:

Wie und durch wen wurde das Mobilitäts- bzw. Verkehrskonzept für die Olympiabewerbung BERLIN+ erarbeitet, welche Senatsverwaltungen waren konkret daran beteiligt und in welcher Form war die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt fachlich eingebunden?

Frage 5:

Mit welchen Senatsverwaltungen, Landesunternehmen und sonstigen Stellen – insbesondere VBB, S-Bahn Berlin und Deutsche Bahn – wurde das Konzept abgestimmt?

Antwort zu 4 und 5:

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Mobilitätskonzept für die nationale Bewerbung BERLIN+ wurde im Rahmen einer ressortübergreifenden Arbeitsstruktur erarbeitet. Hierzu wurde eine Projektgruppe Olympiabewerbung unter Federführung der Senatsverwaltung für Inneres und Sport eingerichtet, an der die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt fachlich beteiligt war.

Im Rahmen der Konzeptentwicklung erfolgten Abstimmungen mit relevanten Akteurinnen und Akteuren des Verkehrs- und Mobilitätsbereichs. Hierzu zählen insbesondere die zuständigen Senatsverwaltungen sowie beteiligte Landes- und Verkehrsunternehmen. Der weitere Bewerbungsprozess sieht eine fortlaufende fachliche Abstimmung und Konkretisierung gemeinsam mit den beteiligten Stellen vor.

Frage 6:

Was versteht der Senat unter der im Bewerbungskonzept erwähnten "Berliner Mobilitätsstrategie 2030"? Wo ist eine Strategie mit diesem Titel einsehbar?

Antwort zu 6:

Mit der im Bewerbungskonzept genannten „Berliner Mobilitätsstrategie 2030“ ist der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030 (StEP MoVe) gemeint.

Frage 8:

Auf welchen U-Bahn-, S-Bahn und/oder Tramlinien sind welche Veränderungen wie Taktverdichtungen, zusätzliche Züge/Wagen etc. geplant?

Frage 9:

Welche Kapazitätssteigerungen sind im Rahmen der Durchführung der olympischen Spiele in Berlin für den öffentlichen Personennahverkehr auf Basis der prognostizierten Besucher\*innenzahl in Berlin von Nöten?

Frage 12:

Im Olympiakonzept wird darauf verwiesen, dass eine Verstärkung der U2 durch CBTC nur umsetzbar wäre, wenn zusätzliche Fahrpersonale und U-Bahn-Wagen zur Verfügung stehen. Wie viele zusätzliche U-Bahn-Wagen sollen für die Umsetzung der U2-Verstärkung beschafft werden und welche Kosten sind damit verbunden?

Frage 16:

Wie ist das Leitprinzip „Public Transport First“ im Rahmen von BERLIN+ konkret umsetzbar, wenn parallel im Land Berlin weiterhin prioritär Investitionen in den motorisierten Individualverkehr erfolgen und der Ausbau von Straßenbahn-, U-Bahn- und Radinfrastruktur nicht im gleichen Umfang voranschreitet?

Frage 18:

Wie bewertet der Senat die Erfolgsaussichten der im Olympiakonzept angestrebten Erhöhung der Verkehre des Umweltverbundes, wenn zugleich der Rückbau von Radwegen, die Streichung der verbindlichen Vorgabe von Radwegen an Hauptstraßen und die Depriorisierung von i2030-Maßnahmen angestrebt wird?

Frage 24:

Wie passt die angekündigte Stärkung des Regionalverkehrs im Zuge der Olympiabewerbung zur zeitlichen Verschiebung von zahlreichen i2030-Projekten weit nach 2040 (zB Stammbahn, zweigleisiger Ausbau nach Bernau und Hennigsdorf, Spandau-Nauen) und der fehlenden Bereitstellung finanzieller Mittel für eine Beschleunigung der Planungen?

Antwort zu 8, 9, 12, 16, 18 und 24:

Die Fragen 8, 9, 12, 16, 18 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Berlin verfügt über ein sehr gut ausgebautes ÖPNV-Netz, welches seine Leistungsfähigkeit bereits heute bei diversen Großveranstaltungen unter Beweis stellt. Der öffentliche Haushalt sieht

auch weiterhin große Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr vor. Olympische Spiele finden zudem in den Sommerferien statt, wo die Grundlast im ÖPNV deutlich geringer ist und das ÖPNV-Netz erhebliche Kapazitätsreserven aufweist. Damit wird der Berliner ÖPNV - wie auch in der Vergangenheit - in der Lage sein, den Verkehrsbedarf von Großveranstaltungen grundsätzlich zu decken. Für temporäre Ereignisse kann dabei durch eine temporäre Übersteuerung auch eine Spitzenlast ausgeglichen werden (z.B. vorfristige Fahrzeugbeschaffungen, längere Nutzung von Wagenmaterial, frühzeitige Personalrekrutierung, Personalausleihen, Arbeitszeitkonten etc.). Die langfristig ausgelegte Planung der U-Bahn Beschaffung erfolgt auf Grundlage der geplanten regulären Verkehrsleistung und wird Sonderverkehre berücksichtigen. Genauere Aussagen zu konkreten Angebotsanpassungen für Olympische Spiele sind jedoch zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Frage 10:

Werden die von Verkehrssenatorin Bonde angekündigten Ausdünnungen des U-Bahntaktes in diesem Zusammenhang wieder zurückgenommen?

Antwort zu 10:

Es finden keine Taktausdünnungen statt. Gemäß Entwurf des Nahverkehrsplan 2026-2028 werden die Takte im U-Bahnverkehr gegenüber dem aktuellen Fahrplan zusätzlich verdichtet.

Frage 11:

Bis wann soll die Einführung von CBTC auf der U2 erfolgen und mit welchen Kosten rechnet der Senat und die BVG dafür?

Antwort zu 11:

Eine Entscheidung über eine CTBC-Einführung auf der U2 sowie ein konkreter Zeit- und Kostenplan liegen derzeit noch nicht vor.

Frage 13:

Plant der Senat die Zielzahl von nur 762 neuen U-Bahn-Wagen bis 2030 wie im Entwurf des Nahverkehrsplans 2026-2028 vorgesehen im Hinblick auf den höheren Wagenbedarf im Zusammenhang mit der beabsichtigten Durchführung der Olympischen Spiele zu erhöhen? Wenn ja, in welcher Anzahl sollen zusätzliche U-Bahnwagen beschafft werden?

Antwort zu 13:

Im Vorgriff auf eine Bewerbung für die olympischen Spiele soll die Beschaffungsplanung derzeit nicht erhöht werden. Der gegebene Rahmenvertrag der BVG mit dem Fahrzeughersteller Stadler

ermöglicht weitere Fahrzeugabrufe bis in das Jahr 2030. Darüber hinaus sind ab Mitte der 2030er-Jahre voraussichtlich weitere Fahrzeugerneuerungen anstehend (Baureihen H und HK), bei denen Zusatzbedarfe abgebildet werden können. Zudem ermöglichen Fahrzeugerneuerungsprozesse stets auch einen erheblichen temporären Fahrzeugzuwachs für außergewöhnliche Großveranstaltungen (Fahrzeugeinfloftung; Neufahrzeuge vor der Großveranstaltung; Fahrzeugausmusterung Altfahrzeuge nach der Großveranstaltung).

Frage 19:

Wie ist die Ankündigung, man würde die Radinfrastruktur im Zusammenhang mit den Olympischen Spielen in Berlin ausbauen mit den massiven Einschränkungen und Blockaden für den Radwegeausbau in Berlin vereinbar?

Antwort zu 19:

Vor dem Hintergrund der finanziellen Haushaltslage des Landes Berlin müssen die unterschiedlichen Infrastruktur-Projekte stets bewertet und priorisiert werden. Das schließt die Maßnahmen für die Schaffung von sicherer Radverkehrsinfrastruktur gleichermaßen ein.

Die potenziellen Mittel, die bei einer erfolgreichen Bewerbung Berlins für die Olympischen Spiele zusätzlich zur Verfügung stünden, erweitern die Möglichkeiten den Radverkehr in Berlin weiter zu fördern.

Frage 29:

Beabsichtigt der Senat den barrierefreien Umbau aller Bushaltestellen im Land Berlin bis zum Beginn der Olympischen und v.a. Paralympischen Spiele in Berlin? Welche Mittel und Ressourcen stehen dafür zur Verfügung?

Antwort zu 29:

Der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen liegt in der Zuständigkeit der Straßenbaulastträger (Bezirke).

Der Berliner Senat fördert jedoch mit dem Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA) (Titel „8910/73000 Barrierefreier Neu- und Ausbau von Bushaltestellen“) den barrierefreien Ausbau von Haltestellen des Busverkehrs.

Frage 31:

Sollen die gestoppten Planungen der Radschnellverbindungen im Lichte der Olympiabewerbung wieder aufgenommen werden?

Antwort zu 31:

Vor dem Hintergrund der finanziellen Haushaltslage des Landes Berlin müssen die unterschiedlichen Infrastruktur-Projekte stets bewertet und priorisiert werden. Insbesondere die am Olympia-Park vorbeiführende RSV 5 gehört zu den weiterhin beplanten Projekten. Zum Planungsstand der Radschnellverbindungen wird auf die Antwort zu den Fragen 6 und 7 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/25987 verwiesen.

Berlin, den 02.06.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt