

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tino Schopf (SPD)

vom 12. August 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. August 2026)

zum Thema:

Reform der Finanzierung des spurgebundenen ÖPNV und Verkürzung der Planungszeiten in Berlin

und **Antwort** vom 14. September 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Sep. 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/27033
vom 12.08.2026
über Reform der Finanzierung des spurgebundenen ÖPNV und Verkürzung der
Planungszeiten in Berlin

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

Frage 1:

Welche Möglichkeiten gibt es für Kommunen und Länder (einschließlich Berlin), um Netzerweiterungen der Straßenbahnen, U- und S-Bahnen zu finanzieren? (Aufstellung erbeten.)

Frage 2:

Welche weiteren Finanzierungsmöglichkeiten bestehen neben einer Förderung durch den Bund nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), bei der 25 % der Kosten durch den Antragsteller zu tragen sind? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 1 und 2:

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.
Folgende Finanzierungsmöglichkeiten bestehen in diesem Zusammenhang:

- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
- Regionalisierungsgesetz (RegG)
- Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), BENE 2
- Connecting Europe Facility (CEF)

- Länder- und Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz (LuKIFG)
- Mittel aus dem Landeshaushalt
- Mittel aus dem Sondervermögen
- Eigenmittel der Vorhabenträger

Frage 3:

Inwiefern ist ein Projekt endgültig gescheitert, wenn es bei dem vom im Bund verwendeten, schwer durchschaubaren, „standardisierten Bewertungsverfahren“ nur einen NKU-Wert < 1 erreicht?

Antwort zu 3:

Wenn bei der Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung gemäß der Verfahrensvorschrift der „Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)“ für eine vorgesehene GVFG-Förderung ein NKI-Wert < 1 festgestellt wird, gibt es die Möglichkeit, die Kosten durch einen reduzierten Maßnahmenumfang zu senken. Dies führt aufgrund der dann meist auftretenden geringeren Wirkungen ggf. auch zu einem geringeren Nutzen. Wenn die Kostenreduzierung die Nutzenreduzierung überkompensiert ist eine vereinfachte wirtschaftliche Variante der Maßnahme umsetzbar. In den frühen Planungsphasen werden üblicherweise mehrere Varianten betrachtet, so dass es auch nicht zwingend zu erneuten Planungsausgaben kommen muss. Darüber hinaus können gemäß § 3 Nr. 1 c) GVFG bei besonderem Bundesinteresse bestimmte Kriterien im Bewertungsverfahren stärker gewichtet werden, so dass auch damit ein $NKI > 1$ und damit eine Förderfähigkeit gemäß GVFG erreicht werden kann. Unabhängig von einer GVFG-Förderung können aber auch andere Finanzierungsinstrumente für die Projektfinanzierung herangezogen werden. Demzufolge müssen dann die für das jeweilige Finanzierungsinstrument erforderlichen Kriterien durch das Projekt erfüllt werden.

Frage 4:

In welcher Höhe stehen Kommunen und Ländern derzeit jährlich Mittel aus dem GVFG-Bundestopf für Investitions- und Sanierungsvorhaben zur Verfügung?

Antwort zu 4:

Im Rahmen des Bundesprogramms nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) werden gemäß § 10 Abs. 1 GVFG ab dem Jahr 2025 2,0 Mrd. Euro jährlich zur Verfügung gestellt. Dieser Betrag wird ab 2026 mit 1,8 % jährlich dynamisiert. Ein Teil dieser Mittel wird auch für Maßnahmen an den Bundesschienenwegen der DB als Projektförderung zur Verfügung gestellt. Daher ist eine pauschale Aussage zur Höhe der den Kommunen und Ländern derzeit jährlich aus dem GVFG-Bundesprogramm für Investitions- und Sanierungsvorhaben zur Verfügung stehenden Mittel nicht möglich.

Frage 5:

Was ändert sich diesbezüglich ab 2030 und wie hoch ist in etwa der Berliner Finanzierungsbedarf an GVFG-Mitteln für die Umsetzung und Sanierung aller Maßnahmen des ÖPNV-Bedarfsplanes sowie des Projektes „i2030“? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 5:

Bezüglich möglicher Änderungen im GVFG ab 2030 liegen keine hinreichenden Informationen vor. Zu der konkreten Höhe des Finanzierungsbedarfs an GVFG-Mitteln für die Umsetzung und Sanierung aller Maßnahmen des ÖPNV-Bedarfsplanes sowie des Projektes „i2030“ liegen zum derzeitigen Planungsstand keine belastbaren Angaben vor.

Frage 6:

Wie bewertet der Berliner Senat den derzeitigen schnellen Ausbau von Straßen- und U-Bahnen in Frankreich und in Wien, obwohl die nationale Verschuldung dort höher ist als in Deutschland?

Antwort zu 6:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass auch andere europäische Länder und Städte in die Entwicklung ihrer ÖPNV-Infrastruktur investieren. Deren Bewertungs- und Abwägungskriterien in Bezug auf die Verschuldung entzieht sich der Kenntnis des Senats.

Frage 7:

Welche Rolle spielt dabei eine dritte Finanzierungssäule, die es den Kommunen ermöglicht, eigene Einnahmequellen zu generieren, indem sich Nutznießer des ÖPNV wie Immobilien- und Wohnungsbaugesellschaften sowie Arbeitgeber (Versement mobilité) am Ausbau von Straßen- und U-Bahnen beteiligen?

Antwort zu 7:

Die „Versement mobilité“ ist eine für den ÖPNV zweckgebundene Abgabe der Arbeitgeber, die, neben Fahrgeldeinnahmen und öffentlichen Zuschüssen erheblich zur Finanzierung des städtischen ÖPNV in Frankreich und dessen Ausbau beiträgt. 2024 betrug das Finanzaufkommen mehr als 12 Mrd. Euro.

Frage 8:

Inwiefern setzt sich der Berliner Senat in den Bund-Länder-Gremien und beim Deutschen Städtetag für die Schaffung rechtlicher Grundlagen einer kommunalen Nahverkehrsabgabe ein, oder sieht der Senat keinen Reformbedarf?

Antwort zu 8:

Die Umsetzung einer Dritten Säule zur Mitfinanzierung des ÖPNV wird in Deutschland und auch in Berlin seit vielen Jahren diskutiert. Eine derartige Maßnahme könnte – je nach Ausgestaltung – auch in Deutschland umfangreich zum Ausbau von ÖPNV-Angebot und -Infrastruktur positiv beitragen. Aufgrund der komplexen Rahmenbedingungen gibt es aber bislang kein mehrheitsfähiges Konzept, das bundesweit umsetzbar und unterstützenswert wäre.

Frage 9:

In welcher Höhe konnte der Senat in dieser Legislaturperiode GVFG-Mittel einsetzen? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Frage 10:

Wie viel floss davon in die Sanierung der Infrastruktur der BVG und wie viel in die notwendigen Infrastrukturerweiterungen der Netze? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Antwort zu 9 und 10:

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die nachstehende Tabelle enthält eine Übersicht dazu, in welcher Höhe in den Jahren 2021 – 2025 GVFG-Mittel für kommunale Vorhaben im Land Berlin eingesetzt wurden. Im Jahre 2026 wurden noch keine Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm verausgabt. Es handelt sich dabei um Maßnahmen zur Grundinstandsetzung und Modernisierung der Straßenbahn (Nord-Süd-Tangente) sowie der U-Bahn (U2/U5/U8, U6 und U7). Die einzelnen Jahresscheiben pro Maßnahme sowie die Nummern aus dem GVFG-Bundesprogramm sind ebenfalls aus nachstehender Tabelle zu entnehmen.

GVFG-Bundesprogramm Vorhaben - € -	2021	2022	2023	2024	2025	Summe 2021 - 2025
11G52T (Straßenbahn Nord-Süd-Tangente)	5.490.200,00	6.600.000,00	7.980.400,00	4.700.000,00	2.966.500,00	27.737.100,00
11G50U (U-Bahn Linien 2, 5, 8)	2.794.800,00	0,00	4.561.900,00	8.600.000,00	9.990.300,00	25.947.000,00
11G7043A (U-Bahn- Linie 6)	5.929.000,00	3.800.000,00	16.057.700,00	9.356.900,00	17.344.500,00	52.488.100,00
11G7067A (U-Bahn- Linie 7)				7.343.100,00	1.898.700,00	9.241.800,00
Gesamt (Land Berlin)	14.214.000,00	10.400.000,00	28.600.000,00	30.000.000,00	32.200.000,00	115.414.000,00

Darüber hinaus erhält die DB AG für GVFG-Projekte, wie z.B. S21, gemäß § 11 GVFG Investitionszuschüsse des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) aus dem GVFG-Bundesprogramm, über die der Senat keine Entscheidungsbefugnis hat und die er nicht einsetzen kann.

Frage 11:

Inwiefern wird die Reaktivierung der Siemensbahn auch durch GVFG-Mittel finanziert?

Antwort zu 11:

Die Siemensbahn ist im aktuellen GVFG-Bundesprogramm in der Kategorie c aufgenommen. Die DB beabsichtigt die Aufnahme in die Kategorie a für die Siemensbahn noch in diesem Jahr beim BMV zu beantragen.

Frage 12:

Inwiefern hat der Senat EU-Förderinstrumente wie das CEF für „urban nodes“ (TEN-Knotenpunkte) genutzt, mit denen derzeit im Großraum Frankfurt/Main eine Stadtbahn finanziert wird?

Antwort zu 12:

In Berlin wurden für die Planung im i2030-Korridor „Berlin Spandau – Nauen“ EU-Fördermittel des benannten Programms eingesetzt.

Frage 13:

Nach welchen Kriterien verteilt der Bund die knappen GVFG-Mittel an die Länder und Kommunen, wenn Anträge auf GVFG-Mittel und der Nachweis der Wirtschaftlichkeit nach dem standardisierten Bewertungsverfahren vorliegen?

Frage 14:

Inwiefern gibt es einen ähnlichen Verteilungsschlüssel wie bei den Regionalisierungsmitteln?

Antwort zu 13 und 14:

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Im GVFG sind keine Verteilungsschlüssel oder Kriterien für die Verteilung der Mittel an die Länder und Kommunen benannt. Die GVFG-Mittel werden grundsätzlich nach Bedarf auf die im GVFG-Bundesprogramm aufgeführten Vorhaben verteilt. Weitere Kriterien zur Verteilung der GVFG-Mittel an die Länder und Kommunen sind dem Senat nicht bekannt.

Frage 15:

Wie beurteilt der Senat das Argument des Bundesverkehrsministeriums, dass das Deutschland-Ticket hohe Einspar- und Rationalisierungspotenziale für den ÖPNV bei einer nationalen Vereinheitlichung der

Tariffbestimmungen und bei der Abschaffung der komplizierten Wabentarife der Verkehrsverbünde einschließlich der Fahrscheinautomaten bietet?

Antwort zu 15:

Bislang hat das Deutschlandticket nicht zu einer Reduzierung von Kosten oder Zuschussbedarfen im ÖPNV beigetragen – im Gegenteil: durch die kurzfristige Einführung hat sich die Vertriebslandschaft diversifiziert und damit auch die Vertriebskosten erhöht. Auch hinsichtlich der ÖPNV-Tarife hat das Deutschlandticket das Angebot ergänzt und damit letztlich die Komplexität erhöht. Für eine nationale Vereinheitlichung von Tarifbestimmungen ist das Deutschlandticket alleine nicht ausreichend. Dazu müsste die Deutschlandticket-Tariffamilie weiterentwickelt werden, um ein vollwertiges Angebot für alle Fahrgäste bieten zu können. Gerade das hat das Bundesverkehrsministerium aber bislang abgelehnt. Damit eine Deutschlandticket-Produktfamilie als bundeseinheitliches Angebot umgesetzt werden könnte, wäre eine geeignete, bundesweite Einnahmeaufteilung und eine auskömmliche Finanzierung des Tarifangebots und auch ggf. zusätzlich erforderlicher Verkehre erforderlich. Hierzu fehlen bislang die Voraussetzungen.

Frage 16:

Welche Möglichkeiten sieht der Senat, um die langen Planungs- und Realisierungszeiten von durchschnittlich 15-20 Jahren von Straßenbahn- und U-Bahnprojekten in Berlin zu verkürzen? (Aufstellung nach Planungs- und Durchführungsphasen, insbesondere bei der Machbarkeitsstudie, der Vorplanung, der Detailplanung und der Genehmigungsplanung erbeten.)

Frage 17:

Welche erkennbaren und/oder bekannten Probleme lassen sich aus Sicht des Senats diesbezüglich in Berlin direkt lösen und welche erfordern Änderungen des Bundesrechts und welche Änderungen der Bundeshaushaltsordnung?

Antwort zu 16 und 17:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 16 und 17 gemeinsam beantwortet. Die Senatsverwaltung steht mit seinen Partnern im ständigen Austausch, Planungs- und Realisierungszeiten projektspezifisch und strukturell zu beschleunigen. Eine pauschale Aussage je Planungs- und Realisierungsphase ist nicht möglich. Durch eine frühzeitige Information der Öffentlichkeit sowie Stakeholdern können Hinweise zu den Projekten Berücksichtigung finden mit dem Ziel zeitaufwändige Änderungen im Planfeststellungsverfahren zu reduzieren.

Frage 18:

In welcher Leistungsphase der HOAI erfolgt das standardisierte Bewertungsverfahren und wie lange dauert das Verfahren einschließlich der Ausschreibungen?

Antwort zu 18:

Die Standardisierte Bewertung wird üblicherweise bereits in der Grundlagenermittlung durchgeführt und gibt damit grundsätzliche Auskunft, ob ein Projekt in dem unterstellten Zuschnitt weiterverfolgt werden sollte. In weiteren Planungsphasen können neue Erkenntnisse auftreten. Dazu zählen konkretisierte Kosten, Angebotsänderungen in tangierenden Verkehrssystemen, Änderungen der Strukturdaten (z.B. Einwohner, Arbeitsplätze), die im Verlaufe der Jahre einer Planung bekannt werden. Mit diesen neuen Erkenntnissen wird die Nutzen-Kosten-Untersuchung aktualisiert bzw. je nach Änderung der Rahmenbedingungen wiederholt. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung erfolgt die für die Beantragung der GVFG-Mittel entscheidende Bewertung.

Da die Standardisierte Bewertung parallel in den jeweiligen Planungsphasen läuft, kann eine klar definierte Dauer nicht bestimmt werden. Je nach Umfang kann von einem ungefähren Zeitrahmen von 6-12 Monaten ausgegangen werden.

Frage 19:

Wie viele Jahre Planungszeit können vergeblich investiert worden sein, wenn sich ein Nutzen-Kosten-Faktor < 1 (NKU) ergibt und somit eine GVFG-Mitfinanzierung durch den Bund nicht möglich ist?

Antwort zu 19:

Im Rahmen von Planungsprozessen muss aus verschiedenen Gründen stets damit gerechnet werden, dass Planungen angepasst, weiterentwickelt und in Einzelfällen abgebrochen werden müssen. Damit geht immer ein Erkenntnisgewinn einher. Da die konkreten Planungsprozesse projektspezifisch sind, kann keine pauschale Aussage getroffen werden, wie viel Planungszeit benötigt wird, bis die entscheidende Wirtschaftlichkeitsberechnung vorliegt.

Frage 20:

Inwiefern ist ein „standardisiertes Bewertungsverfahren light“ denkbar und notwendig, damit der Senat bzw. das Abgeordnetenhaus bei der Erstellung des ÖPNV-Bedarfsplans frühzeitig abschätzen kann, ob die Investitionsmaßnahme durch das GVFG förderfähig (also $NKU > 1$) ist?

Antwort zu 20:

Dem Senat ist kein vereinfachtes Bewertungsverfahren bekannt, das zuverlässig und konsistent die Ergebnisse einer für die GVFG-Förderung notwendigen Standardisierten Bewertung im Rahmen der ÖPNV-Bedarfsplanaufstellung frühzeitig abschätzen kann. In der Vergangenheit durchgeführte diesbezügliche Untersuchungen führten zu keinem praxistauglichen und verlässlichen Verfahren, da die Kosten als maßgebliche Einflussgröße zu diesem Planungsstand noch nicht ausreichend verlässlich ermittelt werden können und die Nachfrageprognose als

relevantem Aufwandsbestandteil gerade in einer Metropole wie Berlin durch die Vielzahl möglicher Routen nicht ohne ergebnisverfälschende Effekte vereinfacht werden kann.

Frage 21:

Wie lange dauert eine durchschnittliche Ausschreibung für ÖPNV-Projekte (Straßenbahn, U-Bahn) bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung?

Antwort zu 21:

Die Dauer einer durchschnittlichen Ausschreibung für ÖPNV-Projekte kann aufgrund ihrer Einordnung in die Schwellenwertregelung, verschiedener Vergabearten und Anforderungen je Leistungsphase pauschal nicht angegeben werden.

Frage 22:

Wie erfolgt die Ausschreibung – jeweils von Leistungsphase zu Leistungsphase der HOAI oder als Paket für die gesamten Planungsphasen bis zur Baureife?

Antwort zu 22:

Die Gestaltung der Ausschreibung der benötigten Planungsleistungen erfolgt projektspezifisch, so dass keine allgemeingültigen Aussagen getroffen werden können.

Für die Planung von Straßenbahnstrecken erfolgt zunächst die Ausschreibung der Leistungsphase 1 (Grundlagenuntersuchung). Nach positiver Entscheidung zur Weiterplanung erfolgt die Ausschreibung der Planungen der Leistungsphasen 2-7 in Beauftragungsstufen.

Frage 23:

Inwiefern trifft es zu, dass ein Straßenbahnprojekt bessere Chancen als ein U-Bahn-Projekt hat, einen NKU-Wert von 1,0 zu erreichen, da die Kosten erheblich niedriger sind und auch die CO₂-Emissionen bei der Produktion von Betonteilen der Tunnelanlagen in dem Bewertungsverfahren seit 2016 mitberücksichtigt werden?

Antwort zu 23:

Eine Aussage, dass Straßenbahnprojekte bessere Chancen haben nach Standardisierter Bewertung einen NKI über 1,0 zu erreichen, kann allgemeingültig nicht getroffen werden. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bewertet das Verhältnis von Nutzen und Kosten. Demnach lassen sich höhere Investitionskosten rechtfertigen, sofern ihnen ein entsprechend hoher Nutzen gegenübersteht.

Frage 24:

Welche Schwächen hat das standardisierte Bewertungsverfahren und wann bildet es die Wirtschaftlichkeit nicht richtig ab?

Antwort zu 24:

Die standardisierte Bewertung ist ein seit Jahrzehnten bundesweit eingesetztes und weiterentwickeltes Verfahren zur Ermittlung der Wirtschaftlichkeit von ÖPNV-Maßnahmen. Das Verfahren wurde regelmäßig aktualisiert und neuen Erkenntnissen angepasst. Es wurde im Laufe der Jahre um verschiedene Nutzenkomponenten ergänzt. Die Bewertungskostensätze sind wissenschaftlich untersetzt und werden in regelmäßigen Abständen aktualisiert. Grundsätzlich liefert das Verfahren mit fundierten Eingangsdaten eine valide Aussage zur Wirtschaftlichkeit.

Eine Schwäche der Standardisierten Bewertung stellt der verhältnismäßig hohe Aufwand für die Erarbeitung der Bewertung und die Ermittlung der Eingangsdaten dar. Dies ist allerdings für die Berliner Projekte aufgrund des vorhandenen Verkehrsmodells und der etablierten Prozesse für die Bereitstellung der Strukturdaten weniger relevant.

Darüber hinaus erfolgt in der Standardisierten Bewertung bislang keine adäquate Berücksichtigung von – gerade in Ballungsräumen wichtigen – nicht projektspezifischen, aber flankierenden verkehrspolitischen Maßnahmen (sog. Push-Maßnahmen, wie z.B. Parkraumbewirtschaftung, City-Maut oder Umwidmung / Verringerung von MIV-Verkehrsflächen).

Frage 25:

Wie sieht es diesbezüglich bei den schwer abschätzbaren Inputdaten der Bevölkerungs- und Verkehrsprognosen und bei Lückenschlüssen im Bestandsnetz aus?

Antwort zu 25:

Die Bevölkerungsprognose gehört zu den leicht abschätzbaren Inputdaten. Für die Bevölkerungsentwicklung werden regelmäßig Vorausberechnungen durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung erstellt. Es können natürlich nicht alle Ereignisse im Prognosezeitraum vorhergesehen werden. Bei den Aktualisierungen werden jedoch zwischenzeitlich eingetretene Entwicklungen wie z.B. die Zuwanderung von Geflüchteten aus der Ukraine berücksichtigt.

Wenn es sich bei Maßnahmen um Lückenschlüsse im Bestandsnetz handelt, so ist die Wirkung gut messbar, z.B. durch Fahrzeitverkürzungen, Reduzierung von Umsteigevorgängen etc. Daher wird der Nutzen adäquat in der Standardisierten Bewertung erfasst.

Frage 26:

Wie reagiert das Bewertungsverfahren, wenn in einer Großsiedlung, die durch ein Schienenprojekt erschlossen werden soll, aus sozialen Gründen die Motorisierungsrate niedrig ist, sodass nur Busfahrten auf Straßenbahn- und U-Bahnfahrten verlagert werden?

Antwort zu 26:

Es wird davon ausgegangen, dass mit Großsiedlung Wohngebiete höherer Dichte in der äußeren Stadt gemeint sind, wie z.B. das Märkische Viertel oder das Falkenhagener Feld. Der Motorisierungsgrad ist in solchen Gebieten nicht grundsätzlich niedrig und liegt auch höher als in einigen Innenstadtbereichen. Das für die Wirkung einer ÖV-Maßnahme zugrunde liegende Verkehrsmodell berücksichtigt die lokalen Strukturdaten. Auch in den Großwohnsiedlungen treten Verlagerungseffekte vom MIV-Verkehr zum ÖV auf, wenn dort eine Verbesserung des ÖV-Angebots geplant ist. Es handelt sich nicht nur um verlagerte ÖV-Fahrten. Wie groß diese Verlagerungseffekte sind, hängt vom Grad der Angebotsverbesserung der ÖV-Maßnahme ab.

Frage 27:

Wer ist an der laufenden Weiterentwicklung des standardisierten Bewertungsverfahrens beteiligt? (Aufstellung erbeten.)

Frage 28:

Welche fachlichen Berliner Institutionen (Wissenschaft, Senatsverwaltung, etc.) sind an der Weiterentwicklung der standardisierten Bewertung beteiligt? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 27 und 28:

Die Fragen 27 und 28 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Dem Senat ist keine derzeit laufende Weiterentwicklung des standardisierten Bewertungsverfahrens bekannt.

Frage 29:

Inwiefern setzt sich der Berliner Senat in den Bund-Länder-Gremien, im Bundesrat und beim Deutschen Städtetag für eine Reform der bisherigen Finanzierung des ÖPNV und für eine Beschleunigung der Planungen auch in den unteren Leistungsphasen der HOAI ein?

Antwort zu 29:

Der Senat setzt sich in den Bund-Länder-Gremien, im Bundesrat und beim Deutschen Städtetag für eine Reform der bisherigen Finanzierung des ÖPNV und für eine Beschleunigung

der Planungen ein. Er unterstützt entsprechende Initiativen und hat z.B. kürzlich dem Infrastruktur-Zukunftsgesetz zur Beschleunigung von Infrastrukturvorhaben zugestimmt.

Frage 30:

Welche konkreten Empfehlungen gibt der Senat diesbezüglich der nächsten Regierung und dem neu gewählten Abgeordnetenhaus mit auf den Weg?

Antwort zu 30:

Da die Realisierung von Infrastrukturprojekten mehrere Jahre in Anspruch nehmen, durchlaufen sie grundsätzlich mehrere Legislaturperioden. Veränderte politische Prioritäten können insofern zu Veränderungen bestehender Planungen führen, diese anpassen oder auch beenden.

Frage 31:

Ist der Beantwortung dieser Fragen aus Sicht des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 31:

Nein.

Berlin, den 14.09.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt