

Abgeordnetenhaus BERLIN

19. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

35. Sitzung

17. April 2024

Beginn: 14.04 Uhr

Schluss: 16.57 Uhr

Vorsitz: Lars Bocian (CDU), stellv. Vorsitzender

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Geschäftliches – siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Wahl der/des 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

Tino Schopf (SPD) führt an, mit der angekündigten Datenübermittlung der Plattformbetreiber an das LABO zum 1. April hätten zahlreiche kriminelle Mietwagenunternehmen die attraktive Gelegenheit erhalten, sich mit ihren kriminellen Machenschaften aus dem Markt zurückzuzie-

hen. Wie viele Unternehmen hätten sich im Detail sowie anteilig zum Gesamtmarkt im Rahmen dieses Prozesses – vorläufig – aus dem Wettbewerb verabschiedet, und welche konkreten Erkenntnisse und Rückschlüsse ziehe der Senat daraus?

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) erklärt, dass das Bestehen der Vereinbarung positiv sei, um der Illegalität effektiv entgegenwirken zu können. Die gestellte Frage könne sie noch nicht beantworten, da zunächst das Ergebnis der Datenauswertung abzuwarten sei, das zum 19. April vorliegen werde.

Kristian Ronneburg (LINKE) greift Pressemeldungen vom Montag auf, denen zufolge zur Gegenfinanzierung der PMA unter anderem 130 Mio. Euro beim ÖPNV sowie insgesamt 220 Mio. Euro beim Personal eingespart werden sollten. Bei welchen konkreten Maßnahmen des ÖPNV sollten jeweils welche Summen eingespart werden, und wie hoch sei die geplante Einsparung an Personalmitteln im Einzelplan 07 aus welchen Abteilungen?

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) teilt mit, dass die konkrete Aufschlüsselung auf die Maßnahmen derzeit gemeinsam mit den Fachabteilungen unter Hochdruck betrieben werde, eine belastbare Aussage jedoch zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich sei. Sie verweise auf die Berichtspflicht gegenüber dem Abghs bis Ende Juni.

Kristian Ronneburg (LINKE) stellt die Nachfrage, ob der Senat schon eine Aussage über den Umfang der Personaleinsparungen treffen könne und inwieweit die Übernahme von Auszubildenden und die Möglichkeit von Beförderungen gesichert werden könnten.

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) antwortet, bei SenMVKU lägen bis jetzt noch keine Erkenntnisse und Planungen zum Thema Einsparungen im Personalbudget vor. Die Frage wäre eher an SenFin, SenInnSport oder SenBJF zu richten.

Johannes Kraft (CDU) fragt, ob zutreffe, dass die Koalitionsfraktionen beschlossen hätten, dass sowohl alle Auszubildenden übernommen als auch die Beförderungen sichergestellt würden und nicht den Einsparungen unterlägen.

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) verweist darauf, dass sie nicht Teil der Koalitionsfraktionen sei. Aus fachlicher Sicht wäre es wünschenswert, die Auszubildenden nicht einzubeziehen, da diese für den Fortbestand der Verwaltung wichtig seien.

Antje Kapek (GRÜNE) spricht an, dass mehrere Leitungsstellen im Verkehrsbereich der SenMVKU vakant seien, u. a. die Nachfolge der Abteilungsleitung Mobilität, die Referatsleitung Rad- und Fußverkehr und die Geschäftsführung der infraVelo. Bis wann sollten welche Stellen mit fachlich kompetenten Personen besetzt werden?

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) legt dar, zur Abteilungsleitung IV werde derzeit eine neue Ausschreibung vorbereitet. Zum Referat IV B sei bereits eine Auswahlentscheidung getroffen worden. Zum Referat IV F sei die Stellenausschreibung veröffentlicht. Zur Geschäftsführung infraVelo sei der Auswahlprozess abgeschlossen; die Personalie könne zeitnah mitgeteilt werden. Die Koordinierungsstelle Rad- und Fußverkehr sei am 16. April 2024 in die inzwischen geschaffene Regelstruktur des Referats IV F – Förderung des Rad- und Fußverkehrs – integriert worden, um die vorhandenen Kompetenzen im Fachreferat zu

bündeln. Eine Nachbesetzung der Leitung der aufgelösten Koordinierungsstelle erübrige sich demnach.

Antje Kapek (GRÜNE) führt an, dass etwa 10 Prozent der Stellen bei SenMVKU vakant seien. Inwieweit sei geplant, diese Stellen zu besetzen, bzw. wie viele vakante Stellen sollten genutzt werden, um die pauschalen Minderausgaben aufzulösen?

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) hält fest, dass sie die Frage nach den Leistungsstellen beantwortet habe. Im Hinblick auf die übrigen Stellen befindet man sich mitten im Prozess. Insofern könne sie dazu zum jetzigen Zeitpunkt noch nichts sagen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) greift auf, dass der Senat am Montag in einer Pressekonferenz Vorschläge veröffentlicht habe, wie er sich die PMA-Einsparung vorstelle. Der RBm habe erklärt, dass man Fakten gecheckt und gemerkt habe, wo man einsparen könne. Vor diesem Hintergrund frage er, wo genau SenMVKU die in der Vorlage des Senats genannte Einsparung von 130 Mio. Euro im Bereich ÖPNV erbringen werde.

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) unterstreicht, SenMVKU sei noch dabei, konkret aufzuschlüsseln, bei welchen Maßnahmen dies umgesetzt werden könne. Zum jetzigen Zeitpunkt könne sie dies noch nicht konkretisieren.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) schlussfolgert, dass die PMA-Vorschläge – im Gegensatz zu dem Eindruck, den der Senat am Montag vermittelt habe – nicht abgestimmt und klar seien. Handele es sich lediglich um Wunschzahlen, die von den einzelnen Senatsverwaltungen noch zu unterlegen seien?

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) teilt mit, dass es sich nicht um Wunschvorstellungen, sondern um klare Vorgaben handele, die der finanziellen Situation der Stadt geschuldet seien. SenMVKU werde diese Vorgaben umsetzen.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 3 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) berichtet, die Verlängerung der U 8 ins Märkische Viertel werde vorangetrieben. Gestern sei die Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet und damit die Voraussetzung für die Umsetzung geschaffen worden. Die BVG werde nun den Verkehrsmittelvergleich, die Trassenbewertung und die Nutzen-Kosten-Untersuchung durchführen.

Auf dem ersten Bauabschnitt der S 21 zwischen Gesundbrunnen und Hauptbahnhof werde die S 15 am 4. Dezember in Betrieb gehen. Dafür werde derzeit ein Interimsbahnsteig unter dem Europaplatz errichtet. Damit werde der Hauptbahnhof an die Nord-Süd-Trasse angebunden. Der finale Bahnsteig unter dem Hauptbahnhof werde gemeinsam mit dem zweiten Bauabschnitt der S 21 in Betrieb gehen.

Antje Kapek (GRÜNE) nimmt darauf Bezug, dass der erste Spatenstich für die U-8-Verlängerung noch in dieser Legislaturperiode erfolgen solle. Bis wann sollten die Grundlagenermittlung, die Nutzen-Kosten-Untersuchung, die Vorplanung, die Entwurfsplanung, das Planfeststellungsverfahren, die Ausführungsplanung und die Ausschreibung der Bauleistungen jeweils abgeschlossen sein? Angesichts der üblichen Zeitabläufe stelle sich die Frage, wie dies alles in anderthalb Jahren gelingen solle. Im Haushalt seien 1 Mio. Euro Planungsmittel für die U-Bahn etatisiert. Die BVG solle den Großteil der Planungsleistungen übernehmen. Wie viel Geld erhalte sie dafür, und welche Projekte entfielen dafür? Wie solle die Ausschreibung der Bauleistungsplanung ohne entsprechende VE bzw. Investitionsplanung erfolgen?

Dr. Imke Steinmeyer (SenMVKU) erläutert, die BVG werde bei der U 8 wie auch bei der U 3 unterstützend tätig. Man sammle Erfahrungen, wie sich Prozesse parallelisieren und damit vielleicht auch beschleunigen ließen. Die Finanzierungsvereinbarung betreffe im ersten Schritt den Nachweis der Wirtschaftlichkeit. Alle weiteren Schritte würden dann nach den üblichen Verfahren mit Senatsbeschlüssen und finanziellen Absicherungen über VE sukzessive abgearbeitet. Der Fokus liege jetzt darauf, die Ausschreibung vorzubereiten.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) bemerkt, dass der Zeitraum sehr kurz bemessen sei. Der Endpunkt der U-8-Verlängerung müsste sinnvollerweise am Ende und nicht am Anfang des Märkischen Viertels liegen, um weiteres Umsteigen zu vermeiden. Welcher Endpunkt sei angedacht? Wie weit seien die Planungen für Umleitungsverkehre? Sei geplant, die Heinz-Brandt-Straße vor der U-Bahn-Baumaßnahme als Umleitung für den Autoverkehr, der während der Baumaßnahme nicht mehr über den Wilhelmsruher Damm geführt werden könne, auszubauen?

Kristian Ronneburg (LINKE) erkundigt sich nach dem aktuellen Stand der M-1-Verlängerung von Rosenthal-Nord durch das Märkische Viertel nach Wittenau.

Antje Kapek (GRÜNE) hebt hervor, dass eine Leistungsphase normalerweise ein bis zwei Jahre dauere, sodass man insgesamt von acht Jahren spreche, wenn keine Probleme auftreten. SenMVKU wolle dies in 2,4 Jahren schaffen. Hinzu komme noch die Beantragung von Bundesfinanzmitteln. Wie viel Geld erhalte die BVG für die Übernahme der Planungsleistungen? Der Wilhelmsruher Damm werde für mindestens zwei Jahre zur Dauerbaustelle. Wie wolle SenMVKU sicherstellen, dass das Märkische Viertel in dieser Zeit nicht abhängt werde?

Dr. Imke Steinmeyer (SenMVKU) schildert, im Moment sei die NKU, also die Grundlagenuntersuchung bei der BVG beauftragt. Dafür seien Zuwendungsmittel vorgesehen, 1 Mio. Euro im Moment abgesichert. Hinterher sei dies nach dem realisierten Aufwand zu vergüten. Bei der Trassenführung würden drei mögliche Varianten in ihrer baulichen Ausführung und Wirtschaftlichkeit geprüft. Die Machbarkeitsstudie habe starke Einschränkungen auf dem Wilhelmsruher Damm unterstellt. Abzuwarten sei, welche Vorschläge die BVG machen werde. Der bisherige NVP habe die Verlängerung der M 1 enthalten. Im Moment liefen bei SenMVKU interne Diskussionen zur Verlängerung der M 1 mit Blick auf das Thema Stadtentwicklung und Wohnungsbau. NVP und ÖPNV-Bedarfsplan würden neu aufgestellt. Daher könne sie noch keine abschließende Aussage zum Thema M 1 treffen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) äußert, es könne nicht sein, dass es noch keine konkrete Planung für Ausweichstraßen gebe, obwohl der Baubeginn schon für 2026 vorgesehen sei, denn der Bau von Ausweichstrecken dauere Jahre.

Dr. Imke Steinmeyer (SenMVKU) teilt mit, dass diese Frage üblicherweise Bestandteil der späteren Ausführungsplanung sei. Insofern könne sie diese heute noch nicht beantworten.

Der **Ausschuss** schließt den Tagesordnungspunkt ab.

Punkt 4 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0241](#)
Mobil
**Bericht zu den vorläufigen
Verfügungsbeschränkungen und geplanten
Kürzungen im Haushalt für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt für das Jahr 2024 zur
Umsetzung der Sparvorgabe zur Erbringung der
Pauschal-Minderausgabe**
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)

Siehe Wortprotokoll.

Punkt 5 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0182](#)
Mobil
**Ausbau, Modernisierung und Sanierung von
Straßenbahn, U-Bahn und Bus**
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion
der SPD)
- b) Vorlage – zur Kenntnisnahme – [0084](#)
Mobil
**Information über die Grundsätze der Planung zur
Neuen Straßenverbindung – Straße An der Schule
als Teil der Verkehrslösung Mahlsdorf
entsprechend § 22 Berliner Straßengesetz
(BerlStrG)**
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)
- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0137](#)
Mobil
**U-Bahn-Ausbau in Berlin – wie setzt der Senat die
großen Ziele der Koalition um?**
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)
- d) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0153](#)
Mobil
Aktueller Stand der Straßenbahnplanungen
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und
der Fraktion Die Linke)

- e) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Verkehrslösung Mahlsdorf – Stand der Planungen für die Straße und die Straßenbahn
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke) [0158](#)
Mobil
- f) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Sanierung und Modernisierung des U-Bahn-Netzes
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke) [0167](#)
Mobil
- g) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Straßenbahnausbau in Berlin: Aktueller Stand und zukünftige Planungen
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD) [0201](#)
Mobil
- h) Antrag der Fraktion Die Linke
Drucksache 19/1153
Barrierefrei mit der BVG unterwegs auch in Marzahn-Hellersdorf – Nachrüstung der östlichen Bahnhöfe der U5 mit Aufzügen und Einsatz des BVG Muva-Aufzugersatzes [0207](#)
Mobil
- i) Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Drucksache 19/1154
Keine Verzögerungen beim Straßenbahn-Ausbau – Neubau des Straßenbahnnetzes vorantreiben [0208](#)
Mobil
- j) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Elektrifizierung der Busflotte bis 2030 – Erfahrungen, Stand und Planungen
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) [0213](#)
Mobil
- k) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Kürzungen im BVG-Busverkehr – Was macht der Senat dafür, damit Fahrgäste mit dem Bus nicht im Stau stehen, sondern schnell durch die Stadt kommen und die Arbeitsbedingungen für die Fahrerinnen und Fahrer verbessert werden?
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) [0228](#)
Mobil
- l) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Verkehrslösung Mahlsdorf – kommt sie oder kommt sie nicht
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) [0234](#)
Mobil

- n) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
**Geplanter U-Bahn-Ausbau – welches
Finanzierungskonzept verfolgt der Senat?**
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

[0246](#)

Mobil

Vorsitzender Lars Bocian teilt mit, dass zu h ein Ersetzungsantrag der Fraktion Die Linke vorliege.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) geht davon aus, dass es zu Ausbau, Modernisierung und Sanierung von Straßenbahn, U-Bahn und Bus ein abzuarbeitendes Programm bei der BVG gebe, das vorgestellt und dann schrittweise aktualisiert werden sollte. Auf die Investitionsschritte sei er gespannt. Die Grundsatzentscheidung, den ehemaligen Flughafen Tegel mit einer Straßenbahnlinie anzubinden, sei richtig gewesen. Damit es dort nicht zu einem Inselbetrieb komme, müsse der Straßenbahnausbau Turmstraße–Jungfernheide deutlich beschleunigt werden. Berlin werde wahrscheinlich das bis 2040 am schnellsten wachsende Bundesland sein, was eine Herausforderung für den ÖPNV darstelle, der das Rückgrat des Verkehrs sein müsse, je näher man der Klimaneutralität komme.

Kristian Ronneburg (LINKE) führt aus, dass die Vorlage – zur Kenntnisnahme – Drucksache 19/0432 für erledigt erklärt werden könne. – Zum Antrag Drucksache 19/1153: Die U-5-Bahnhöfe Tierpark bis Louis-Lewin-Straße verfügten nur über Rampen und brauchten dringend Aufzüge. Dafür gebe es ein starkes Votum aus dem Bezirk von Seniorinnen/Senioren und Menschen mit Behinderungen, die viele Unterschriften gesammelt und sich vor einiger Zeit an das Abghs gewandt hätten. Die BVG baue zunächst Bahnhöfe mit Treppen barrierefrei um, die Rampen entsprächen jedoch keiner DIN-Norm, sodass ein adäquater Ersatz notwendig sei. Der Senat habe inzwischen eine entsprechende Vereinbarung mit der BVG geschlossen, allerdings seien die Bahnhöfe Biesdorf-Süd und Hellersdorf nicht in die Planung aufgenommen worden, weil die DB am Bahnhof Biesdorf-Süd einen Haltepunkt plane und am Bahnhof Hellersdorf eine Überbauung im Zusammenhang mit der Neuplanung des Alice-Salomon-Platzes geprüft werde. Da es weder echte Planungen noch finanzielle Mittel für die Überbauung gebe, fordere seine Fraktion im Ersetzungsantrag, auch für die beiden genannten Bahnhöfe einen Planungsauftrag zu erteilen. Welche weiteren Abstimmungsbedarfe gebe es? Sei das Thema Denkmalschutz weiterhin eine relevante Größe? Zudem solle zunächst der Muva-Aufzugersatz zum Einsatz kommen.

Er bitte Senat und BVG um einen aktuellen Überblick über die Elektrifizierung der Busflotte bis 2030 und deren Finanzierung. Worin bestünden die größten Herausforderungen? – Welche Arbeiten liefen aktuell, damit die Kürzungen im BVG-Busverkehr zurückgenommen werden könnten? Wie stehe es um das Projekt, dass Buslinien künftig ohne Fahrplan verkehren sollten? – Wie gehe es bei der Verkehrslösung Mahlsdorf voran? Im Bezirk gebe es seitens der CDU und SPD großen Widerstand gegen die Vorzugslösung, die Senat und BVG verfolgten.

Antje Kapek (GRÜNE) fragt, zu welchen Leistungseinschränkungen die Einsparung von 130 Mio. Euro führen und welche Folgen diese für Betrieb und Investitionen der BVG haben werde. Der Ausbau des Straßenbahnnetzes müsse vorangetrieben werden; notwendig seien pragmatische Entscheidungen. Dies gelte insbesondere für Mahlsdorf, wo eine neue Variante acht Jahre Verzögerung bei der Ausführung brächte. Wann sei mit einer finalen Entscheidung über die Routenführung in Mahlsdorf sowie in der Leipziger Straße zu rechnen?

Bei der U-Bahn bestehe bei den baulichen Anlagen ein Sanierungsstau von mindestens 3 Mrd. Euro. Parallel beschließe der Senat U-Bahn-Verlängerungen, wobei sich abzeichne, dass sich der Bund an der U-8-Verlängerung wahrscheinlich nicht beteiligen werde, sodass 250 bis 300 Mio. Euro für Berlin hinzukämen, was eine erhebliche Herausforderung sei. Welche Leistungsangebote und Projekte sollten wegfallen, um die U-8-Verlängerung zu finanzieren? Ihre Fraktion plädiere für Erhaltung und Sanierung vor Neubau. Wie solle die Sanierung des U-Bahn-Netzes bewerkstelligt werden?

Bis 2030 sollten 1 700 Elektrobusse angeschafft und die entsprechenden Betriebshöfe inkl. Werkstätten eingerichtet werden. Hier gebe es eine Finanzierungslücke von etwa 2 Mrd. Euro. Inwieweit halte der Senat an der Umsetzung fest, oder falle diese der „abenteuerlichen Haushaltsplanung“ zum Opfer? – Für die Fraktionen der Grünen und der Linken habe der ÖPNV-Ausbau absolute Priorität. Die getroffenen Entscheidungen müssten vorangetrieben werden.

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) legt dar, bei der U-Bahn seien Infrastrukturausbau, Qualitätssteigerungen und Angebotsausweiterungen vor allem in der äußeren Stadt erforderlich, während die erforderliche Leistungsfähigkeit in der Innenstadt sichergestellt werden müsse. Grundsätzlich gelte es, zunächst den Bestand zu sichern. Die Erhaltung der Infrastruktur und der Abbau des Instandhaltungsrückstands seien wesentliche Grundlagen für die Weiterentwicklung der Infrastrukturnetze. Der Netzausbau sei bei Netzlücken – Beispiel U 3 Mexikoplatz –, neuen Erschließungen aufgrund von Wohnungsbauprojekten – Beispiel U 9 Blankenburger Süden –, anderen baulichen Entwicklungen oder betrieblichen Erfordernissen – zum Beispiel aufgrund überlasteter Bus- und Straßenbahnenlinien, Beispiel U 7 Heerstraße – sinnvoll. Der Senat werde die Sanierung und den Ausbau der U-Bahn fortsetzen und beginne mit den Planungen möglicher Linienneubauten und -verlängerungen. Die Richtlinien der Regierungspolitik enthielten die politische Zielsetzung des Senats für die laufende Amtszeit.

Für die U-Bahn-Neubaustrecken seien gemäß den Richtlinien der Regierungspolitik folgende Maßnahmen als erste Priorität zu behandeln und voranzutreiben: U 3 Krumme Lanke–Mexikoplatz, U 7 Rudow–Flughafen BER, U 7 Rathaus Spandau–Heerstraße-Nord, U 2 Pankow–Pankow-Kirche und U 8 Wittenau–Märkisches Viertel. Geprüft werden sollten darüber hinaus in Priorität zwei die Verlängerung der U 2 nach Französisch-Buchholz sowie Falkenhagener Feld, der U 3 nach Falkenberg sowie Düppel/Stammbahn, der U 6 nach Lichtenrade, der U 8 über Wilhelmsruher Damm bis Bezirksgrenze Pankow, der U 9 nach Lankwitz sowie Pankow-Kirche, die U 10 von Alexanderplatz über Weißensee und Malchow nach Buch sowie U 11 von Alexanderplatz nach Marzahn. Die Verlängerung der U 9 über Pankow-Kirche hinaus zum Blankenburger Süden sei wegen der Vereinbarung mit SenStadt zum Wohnungsbauvorhaben in die Priorität eins aufgenommen worden. Die Bearbeitung der Maßnahmen in Priorität zwei sei von der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2024–2029 abhängig. Die Planung der U-Bahn reie sich in die mobilitäts- und umweltpolitischen Ziele des Landes Berlin ein und spiegele die Vorgaben und Planwerke des Mobilitätsgesetzes, des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr, des Nahverkehrsplans und des BEK 2030 wider.

Dr. Imke Steinmeyer (SenMVKU) ergänzt, die BVG wolle in den kommenden Jahren ca. 3,2 Mrd. Euro in die Bestandserhaltung und Modernisierung stecken. Die mittelfristige Investitionsplanung beinhalte rd. 1 500 Maßnahmen zu Bahnhöfen, Sicherungsanlagen und Werkstätten, um den Betrieb dauerhaft sicherzustellen, z. B. U-6-Dammsanierung, Ertüchtigung der Energieversorgungsnetze, Modernisierung von Leit- und Sicherungstechnik. Herausforde-

rungen seien wie generell bei Bauthemen der Fachkräftemangel und die Verfügbarkeit von Dienstleistern und Material. Gleichwohl sei diese Basisarbeit zu erledigen, bevor es um Streckenerweiterungen gehe. Nahverkehrsplan und ÖPNV-Bedarfsplan befassten sich mit der Fragestellung, welche Infrastruktur die Stadt im Hinblick auf Wohnungsbau, Erschließungsdefizite und betriebliche Herausforderungen der BVG benötige und in welcher Konstellation dies zu den verfügbaren Mitteln stehe. Die Fachebene arbeite daran derzeit intensiv. Im Laufe dieses Jahres werde man sicherlich Detailvorschläge erörtern können.

Es würden sämtlich Wirtschaftlichkeitsnachweise erstellt, um zumindest die Möglichkeit zu haben, eine Bundesförderung zu erlangen. SenMVKU wisse um die vielen Bedarfe zur Finanzierung des Infrastrukturausbau in der Bundesrepublik und gehe trotzdem diesen Weg. Ob man Mittel erhalten werde, könne man erst mit Bescheiderteilung sagen. Bescheide würden schlussendlich erstellt, wenn Umsetzungsreife über einen Planfeststellungsbeschluss bestehe. Insofern könne sie dem nicht vorgreifen, was in den nächsten Jahren an Abstimmung zum Thema Finanzierung kommen werde.

Guido Schötz (SenMVKU) fügt hinzu, die Planungen für die U-5-Bahnhöfe liefen, Biesdorf-Süd sei aktuell zurückgestellt, weil ein neuer Regionalbahnhaltepunkt mit der DB geplant werde; somit müssten beide Planungen aufeinander abgestimmt werden. Der in den Neunzigerjahren vorgesehenen Überbauung des U-Bahnhofs Hellersdorf stünden mittlerweile denkmalrechtliche Belange entgegen. In einem Ideenwettbewerb zur Umgestaltung des angrenzenden Alice-Salomon-Platzes solle betrachtet werden, wie der Bahnhof und die Umgebung gut aufeinander abgestimmt werden könnten. Dies hindere aber nicht die Herstellung eines Aufzugs zur Barrierefreiheit.

Uwe Kutscher (BVG) setzt fort, zunächst würden Bahnhöfe des Bestandsnetzes ohne Aufzüge nachgerüstet. Die BVG habe die Voruntersuchung für die Ausrüstung der Bahnhöfe der U 5 aufgenommen. Die beiden genannten Bahnhöfe seien nicht außen vor, aber nicht in der allerersten Priorität. Bahnhöfe mit wichtiger verkehrlicher Funktion wie Wuhletal und Elsterwerdaer Platz halte die BVG für prioritätär.

Der BVG sei nicht bekannt, dass möglicherweise Infrastrukturmittel zugunsten von Neubaustrecken oder zur Haushaltskonsolidierung gekürzt würden. Alle Mittel für Sanierung, Grundinstandsetzung und Betrieb des vorhandenen Netzes ständen nach wie vor zur Verfügung; hier gebe es bislang keinerlei Sparauflagen oder Rückstellungen durch finanzielle Engpässe. Die BVG sei gut ausgestattet, jedoch werde die geplante Mittelverausgabung mitunter durch personelle Ressourcen, Lieferschwierigkeiten und betriebliche Gründe – man könne zum Beispiel nicht mehrere parallele Streckenabschnitte gleichzeitig stilllegen – beeinträchtigt. Seit einigen Jahren sei GVFG-Förderung auch für das Bestandsnetz möglich. Im Zuge von Rahmenverträgen werde man weitere Bundesmittel für die Grundinstandsetzung beantragen.

Die BVG wolle in den nächsten Jahren 3 Mrd. Euro in die U-Bahn- und Straßenbahninfrastruktur investieren. Die Bauprogramme seien bei einem teilweise über 100 Jahre alten Netz normal. Die Mittelfrist- und Langfristplanung gehe von einem idealisierten Bedarf aus, der in der Regel beim Senat für einen längeren Zeitraum angemeldet werde. Aufgrund des aktuellen Zustandes der Anlagen werde die Priorisierung immer wieder angepasst. Alle Anlagen mit kritischem Zustand würden vorrangig bearbeitet, um die Betriebssicherheit zu gewährleisten.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) spricht an, dass Muva offenbar kein realistischer Ersatz für fehlende Aufzüge in U-Bahnhöfen sei, da das Muva-System nicht in die BVG-App eingepflegt sei und insbesondere ältere Menschen mit den digitalen Buchungen nicht zurechtkämen. Pro Monat seien durchschnittlich nur 21 mobilitätseingeschränkte Fahrgäste hinzugekommen. Wie wolle SenMVKU die Nutzung dieses durchaus sinnvollen Systems verstärken?

Antje Kapek (GRÜNE) äußert, dass eine Bundesfinanzierung der U-8-Verlängerung nach den bisherigen Untersuchungen eher unwahrscheinlich sei. Rechne SenMVKU mit einer NKU über eins, und wenn nein, solle die Verlängerung zu 100 Prozent mit Berliner Landesmitteln finanziert werden? 2019 seien die Kosten je nach Variante mit 112 bis 338 Mio. Euro beziffert worden; angesichts der Kostensteigerungen sei jetzt eher mit 700 Mio. Euro zu rechnen. Die U-7-Verlängerung zum BER hänge nicht nur an der Bundesfinanzierung, sondern auch an der Finanzierungsbeteiligung durch Brandenburg. Für Brandenburg habe diese Maßnahme keine Priorität. Die Kosten lägen über 1 Mrd. Euro. Würde Berlin die Finanzierung auch ohne Beteiligung Brandenburgs und des Bundes übernehmen?

Der Haushalt beinhaltete 1 Mio. Euro Planungsmittel, die vermutlich schon für die U-3-Verlängerung nicht ausreichten. Für die erste Phase der U 8 sei ebenfalls von 1 Mio. Euro die Rede gewesen. Wenn der erste Spatenstich 2026 erfolgen solle, seien mehr Planungsmittel für beide Strecken erforderlich. Zudem brauche SenMVKU spätestens nächstes Jahr VE für die entsprechenden Ausschreibungen. Habe der Finanzsenator dies zugesagt? Wie wolle SenMVKU dies in dem bereits beschlossenen Doppelhaushalt ermöglichen? Mit welchen Mitteln würden die anderen erwähnten Linien finanziert, oder handele es sich erst mal nur um Pläne, die nicht in eine Leistungsphase übergingen?

Tino Schopf (SPD) erkundigt sich nach den Erkenntnissen aus dem Pilotprojekt zur Erhöhung der Fahrgastsicherheit und Sauberkeit auf der U 8. Welche Rolle spielten KI und autonomes Fahren im U-Bahn-Bereich?

Uwe Kutscher (BVG) berichtet, der südliche Teil der U 8 sei in den letzten Jahren durch Kriminalität, Vermüllung und Nutzung der Bahnhöfe durch Personen ohne Fahrtabsicht geprägt gewesen, was auch dem schlechten Instandhaltungszustand geschuldet sei; die Bahnhöfe seien für eine Grundinstandsetzung vorgesehen, die sich aber noch ein, zwei Jahre verzögern werde, sodass man kleinere Renovierungen vornehmen werde, um den Eindruck der Verwahrlosung zu beseitigen. Durch eine konzertierte Aktion von Reinigung und Sicherheitsbestreifungen wolle man die entstandene Situation in den Griff bekommen. Dies sei als Pilotprojekt für drei Jahre angelegt. Die BVG werde für das Pilotprojekt und die Renovierungsmaßnahmen rund 700 000 Euro ausgeben. Das Projekt werde durch ein Monitoring und Umfragen bei Betriebsbediensteten und Fahrgästen begleitet. Das Ergebnis sei bislang positiv. Zum Ende des Pilotprojekts werde sicherlich diskutiert werden, inwieweit diese Aktion zur Verbesserung beigetragen habe und ausgeweitet werde. Nach Einschätzung der BVG gebe es insgesamt etwa 20 bis 25 kritische Bahnhöfe. Im Hinblick auf die Umsteigeanlagen und angrenzenden Bereiche stehe die BVG auch in Kontakt mit den Bezirken, der BSR und der DB.

Kristian Ronneburg (LINKE) regt an, sich nach Abschluss des Pilotprojekts auf der U 8 mit diesem und den durchgeföhrten Umfragen auch im Hinblick auf eine mögliche Fortführung gemeinsam mit dem Sozialausschuss zu befassen. Seine Fraktion plädiere für einen ganzheitlichen Ansatz unter Einbeziehung der Aspekte Drogenmissbrauch und Suchtkriminalität;

Verdrängungseffekte müssten künftig vermieden werden, damit soziale Träger, die von dem Projekt vorher keine Kenntnis gehabt hätten, nicht wieder den Anschluss an diese Personen verlören.

Welchen mittel- und langfristigen Finanzierungsansatz verfolge der Senat bei der Umsetzung der U-Bahn-Ausbauvorhaben? Woher komme das Personal dafür? Aus Fahrgastsicht sei es wichtig, dass das bestehende Netz nicht weiter unter Sanierungs- und Instandhaltungsrückstau leide. Beim U-Bahn-Ausbau komme der Senat angesichts der Vielzahl der Vorhaben nicht um Prioritätensetzungen umhin. Die Kategorien innen und außen seien nicht sinnvoll. Menschen in Außenbezirken forderten nicht neue U-Bahn-Linien, sondern bessere Abstimmungen im Netz. Es müsse darum gehen, für die Fahrgäste maximalen Nutzen durch Netzwirkungen zu schaffen. Jede U-Bahn-Linie verlängern zu wollen, sei verkehrspolitisch nicht sinnvoll.

Ihm sei neu, dass Biesdorf-Süd als dritter Regionalbahnhaltepunkt in Marzahn-Hellersdorf geplant werde. Daher bitte er um Darlegung der konkreten Pläne. Im Übrigen sehe er keinen Widerspruch zum Antrag, dort einen Aufzug mit der BVG zu planen. Gleches gelte für Hellersdorf und den stadtplanerischen Wettbewerb. Der Muva-Aufzugsatz solle in drei Erweiterungsschritten auf die gesamte Stadt ausgerollt werden. Der Antrag fordere, die östlichen Bahnhöfe der U 5 im nächsten Erweiterungsschritt zu berücksichtigen.

Johannes Kraft (CDU) erwidert, dass der Antrag nicht erforderlich sei, da die BVG dort Aufzüge plane. Muva sei eine nette Übergangs-, aber keine Dauerlösung. Barrierefreiheit sei durch Aufzüge und nicht durch Behelfsmaßnahmen zu gewährleisten. Er unterstütze, in der wachsenden Stadt vorausschauend über diverse U-Bahn-Ausbauvorhaben nachzudenken, deren Umsetzung angesichts langer Planungsvorläufe kurzfristig ohnehin nicht möglich sei. Mit Blick auf Bundesprogramme sei es zudem sinnvoll, fertige Planungen in der Schublade zu haben. Verkehrspolitik müsse langfristig angelegt sein. Die Linke sei, z. B. bei Stadtentwicklung und Wohnungsbau, nicht als Treiber, sondern eher als Verhinderer bekannt.

Kristian Ronneburg (LINKE) widerspricht der Darstellung, dass Die Linke als Bremser bei der Stadtentwicklung auftrete. In der Wahlperiode 2016-21 hätten Senatorin Lompscher und Senator Scheel mit Unterstützung linker Stadträte Erfolge erzielt, während die CDU in Marzahn-Hellersdorf der größte Bauverhinderer gewesen sei und sich über Verdichtung beklagt habe. Daher sei die Forderung der CDU im Abghs, man müsse alles bebauen, nicht glaubwürdig. Jede U-Bahn-Linie verlängern zu wollen, sei keine langfristige Planung, sondern ein Durcheinander, zumal davon nur wenig umgesetzt werden könne. Notwendig sei eine Priorisierung. Die Abschaffung der Straßenbahn in Westberlin sei keine gute Entscheidung gewesen, daher sei es sinnvoller, die Straßenbahn wieder in den Westen Berlins zu führen.

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) unterstreicht, dass Muva eine Übergangslösung sei und barrierefreies oder -armes Bauen nicht ersetzen solle. Zutreffend sei, dass das Angebot im Laufe des Jahres auf die restliche Stadt ausgeweitet werde. Innerhalb des nächsten Monats werde der Hauptausschuss einen Evaluierungsbericht erhalten. Mit den Zahlen könne man noch nicht zufrieden sein.

Für die U-Bahn-Ausbaumaßnahmen werde eine GVFG-Bundesförderung mit einer Quote von 75 Prozent angestrebt. Die Leistungsphasen 0 und 1 für neue U-Bahn-Strecken würden aus 0730/54220 finanziert, die Leistungsphasen 2 bis 4 aus Titel 68253, die Realisierung der

Maßnahmen ab Leistungsphase 5 aus Titel 89102. Für die Ermittlung der Wirtschaftlichkeit werde zur Ermöglichung der Inanspruchnahme von Bundesmitteln das vom Bund eingeführte Verfahren der standardisierten Bewertung angewandt. Wenn der NKI größer als eins sei, bestehe die Möglichkeit, eine Zuwendung nach dem GVFG beim BMDV zu beantragen. Zur Einschätzung der Möglichkeit einer Bundesförderung würden für die einzelnen Maßnahmen frühzeitig im Rahmen der Leistungsphase 1 Erstabschätzungen ausgearbeitet und Abstimmungen mit dem BMDV durchgeführt. Die Untersuchungen ständen teilweise noch bevor.

Dr. Imke Steinmeyer (SenMVKU) ergänzt, die bisherige Kostenschätzung für die U-8-Verlängerung beruhe auf der bisherigen Machbarkeitsstudie. Nun müsse man die konsolidierte Kostenschätzung für die Varianten abwarten. Die Methodik beziehe sich auf einen einheitlich festgelegten Kostenstand.

Die Planungskosten für die Leistungsphase 1 würden aus Titel 54220 finanziert, während das jetzt mit der BVG Vereinbarte über den Sechser-Titel laufe, sodass es keine Kannibalisierung der Mittel gebe. Angesichts der Auflagen zum Thema VE u. Ä. stehe SenMVKU im engen Austausch mit SenFin, bevor Beauftragungen erfolgten. Die derzeitigen Vergaben und Mittelausätze seien mit SenFin abgestimmt und führen nicht zu einem Engpass.

Zur U-7-Verlängerung zum BER bestehe eine Finanzierungsvereinbarung mit Brandenburg und der Gemeinde Schönefeld zum Thema NKU, um dann diskutieren zu können, welche finanziellen und organisatorischen Regelungen für eine Weiterführung zu treffen wären.

Der FNP enthalte viele Maßnahmen, die finanziell nicht unterlegt seien. Zur Beantwortung der Fragen werde gerade der Nahverkehrsplan überarbeitet. In der Innenstadt habe man gute Infrastruktur und ggf. Kapazitätsengpässe, während in der äußeren Stadt Bereiche schienemäßig noch nicht erschlossen seien. Man betrachte betriebliche Engpässe, z. B. Buslinien, bei denen Kapazitätsausweitungen nicht mehr möglich seien, und Erschließungsdefizite in der Stadt.

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) berichtet, gemäß den Richtlinien der Regierungspolitik seien folgende Straßenbahnneubaustrecken fortzuführen: Straßenbahnanbindung Ostkreuz, Mahlsdorf Linie 62, Turmstraße – Jungfernheide Linie M 5, M 8 oder M 10, Weißensee–Pasedagplatz–S-Bahnhof Pankow–Heinersdorf–U-/S-Bahnhof Pankow Linien 12 und 27, Jungfernheide–UTR–Kurt-Schumacher-Platz. Die Strecke Hauptbahnhof–Turmstraße sei bereits am 9. September eröffnet worden. Die Fahrgäste entwickelten sich laut BVG über den Erwartungen. Bis zu 23 100 Fahrgäste hätten den Neubauabschnitt im November 2023 täglich benutzt. Außerdem seien entsprechend den Richtlinien der Regierungspolitik folgende Planungen zu prüfen: Alexanderplatz–Potsdamer Platz, Warschauer Straße–Hermannplatz Linie 10, Verlängerung zum Blankenburger Süden Linie M 2.

Die Planung der Straßenbahn reihe sich in die mobilitäts- und umweltpolitischen Ziele des Landes Berlin ein und spiegele die Vorgaben und Planwerke des Mobilitätsgesetzes, des StEP Mobilität und Verkehr, des NVP und des BEK 2030 wider. Aktuell befänden sich zwölf Straßenbahnneubauprojekte mit einer ungefähren Gesamtlänge von 60 km in unterschiedlichen Planungsstadien. Grundsätzlich werde im Rahmen von Straßenbahnprojekten im Sinne der Mobilität für alle geprüft, wie sich die neue Infrastruktur in die Stadt und in den Straßenraum einfügen könne. Das Ziel sei dabei stets, in einer Balance zwischen verkehrlichen Anforde-

rungen und gestalterischen Ansprüchen gute Lösungen zu finden. Allerdings gebe es auch rechtliche und finanzielle Grenzen. Eine Übersicht über alle Einzelmaßnahmen stelle sie dem Ausschuss zur Verfügung.

Die BVG-Busflotte umfasse aktuell 227 Elektroindeckbusse. 137 Fahrzeuge hätten eine Reichweite von 130 bis 150 km. Die neuesten 90 Fahrzeuge könnten bereits ca. 295 km zurücklegen. Die technische Einsatzfähigkeit der Fahrzeuge sei insgesamt mit Dieselbussen vergleichbar. Seit Einsatzbeginn hätten die Elektrobusse fast 20 Mio. km zurückgelegt. Dadurch seien ca. 8,2 Mio. l Dieselkraftstoff und 26 000 t CO₂ eingespart worden. Die gesamte Busflotte lege jährlich fast 100 Mio. km zurück. Bei vollständiger Elektrifizierung könnten ca. 45 bis 50 Mio. l Dieselkraftstoff pro Jahr eingespart werden. Als Nächstes würden 50, insgesamt bis zu 344 Elektrogerlenkbusse beschafft. Diese würden bei fristgerechter Abnahme vom BMDV gefördert. Aus dem geschlossenen Rahmvertrag könnten bis zu 700 E-Busse abgerufen werden. Es solle weiterhin elektrische Doppeldecker geben, für die alsbald die Entwicklung starten müsse, da es sich bei Doppeldeckern immer um eine Sonderanfertigung handele. Die Doppeldeckerflotte werde von derzeit 200 auf über 400 Elektrodoppeldecker verdoppelt.

Antje Kapek (GRÜNE) führt an, dass für die Ausweitung der E-Busflotte auch neue Betriebshöfe mit Ladeinfrastruktur und Werkstattkapazitäten geschaffen werden müssten. Nach ihrer Kenntnis gebe es ein Finanzierungsdefizit von 2 Mrd. Euro, um das Ziel von 1 700 E-Bussen mit entsprechender Infrastruktur bis 2030 zu erreichen. Wie wolle SenMVKU diese Finanzierungslücke schließen?

Für Frühjahr 2024 sei der Start des Planfeststellungsverfahrens für die Straßenbahnlinie in Mahlsdorf angekündigt worden. Wann werde es dazu kommen? Führe das Buhei des Bundestagsabgeordneten Mario Czaja u. a. zu einer Verzögerung? – Die Straßenbahnverbindung in der Leipziger Straße werde seit einem Jahr geprüft. Was werde dort geprüft? Wie lange werde diese Prüfung noch dauern? – Für beide Strecken stünden nun konkrete Entscheidungen an.

Guido Schötz (SenMVKU) teilt mit, zur Strecke in Mahlsdorf habe vor Kurzem ein erster UVP-Scopingtermin bei der Planfeststellungsbehörde stattgefunden. Die Ergebnisse würden gerade ausgewertet. Auf Basis der Ergebnisse werden dann noch in diesem Jahr die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens seitens der BVG angestrebt.

Es finde nach wie vor eine Untersuchung zum schmalen Abschnitt der Leipziger Straße statt, um dort die Leistungsfähigkeit zu gewährleisten. Ergebnisse liegen final noch nicht vor.

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) betont, dass Elektrobusse für die Mobilitätswende und die Klimabilanz sehr wichtig seien, allerdings sei die Finanzierung eine Herausforderung, auch im Hinblick auf wegfallende Fördermittel des Bundes. Damit werde man umgehen müssen.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechungen zu a, c, d, e, f, g, j, k, l und n ab, nimmt die Vorlage zu b zur Kenntnis, lehnt den Ersetzungsantrag zu h ab und beschließt sodann, die Ablehnung der Anträge zu h und i zu empfehlen.

Punkt 6 der Tagesordnung

Verschiedenes

Antje Kapek (GRÜNE) äußert Bedauern, dass der Senat in diesem Ausschuss – im Gegensatz zu Senatsmitgliedern in anderen Ausschüssen – nur selten, gar nicht oder schemenhaft antworte und auch bei zentralen Infrastrukturfragen inhaltlich nicht mitdiskutiere. Zur Wertschätzung des Parlamentarismus gehöre, dass der Senat seine Positionen argumentativ unterlege. Sie gestehe zu, dass Senatorin Schreiner und Staatssekretärin Dr. Stutz heute nicht anwesend seien, die heutige Sitzung sei aber keine Ausnahme. Daher sollte sich der Ausschuss darüber verständigen, wie die parlamentarische Debatte, die ein hohes Gut und ein zentraler Pfeiler der Demokratie sei, hier geführt werden solle.

Vorsitzender Lars Bocian weist darauf hin, dass Senatorin Schreiner heute wegen der Teilnahme an der Verkehrsministerkonferenz entschuldigt sei.

Johannes Kraft (CDU) betont, dass Debattenkultur sehr wichtig sei. In diesem Ausschuss sei diese sicherlich nicht optimal. Die Senatorin sei heute verhindert, die für Mobilität zuständige Staatssekretärin erkrankt, die dankensweiterweise von Staatssekretärin Behrendt vertreten worden sei. – [Zurufe] – Den Zuruf „lächerlicher Sauhaufen“ halte er für nicht parlamentarisch; dieser habe auch etwas mit dem Verständnis dieses Hauses zu tun. Wenn die Tagesordnung regelmäßig nicht abgearbeitet werde und nicht genügend Raum zur Diskussion sei, weil lange Monologe gehalten würden, sollte man an der Debattenkultur arbeiten und die Länge der Wortbeiträge hinterfragen. Er bitte den Vorsitzenden um einen Verfahrensvorschlag.

Antje Kapek (GRÜNE) erklärt, dass Staatssekretärin Behrendt, die heute stellvertretend anwesend sei, kein Vorwurf gemacht werde, jedoch sei es in der PMA-Debatte nicht nur um den Mobilitätsbereich, sondern um die gesamte Senatsverwaltung gegangen. Die Debattenkultur betreffe alle, man könne eine Redezeitbegrenzung und einen Verfahrensvorschlag diskutieren, das Grundproblem bleibe aber die Frage, ob der Senat das Parlament ernst nehme, wenn er sich an der Diskussion nicht beteilige, Themen aussitze und Fragen nicht beantworte.

Vorsitzender Lars Bocian kündigt an, dass er bis zur nächsten Sitzung einen ausgewogenen Verfahrensvorschlag, insbesondere zur Redezeit und zu Mehrfachmeldungen, machen werde. Den Zuruf „lächerlicher Sauhaufen“ seitens des Herrn Abg. Schenker verbitte er sich.

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) versichert, dass SenMVKU sehr großen Respekt vor dem Abghs und diesem Ausschuss habe. Die Fachfragen seien aus ihrer Sicht von ihr und den anwesenden Mitarbeitenden der Senatsverwaltung und der BVG hinreichend beantwortet worden. Dass sie zum jetzigen Zeitpunkt nichts zum Thema PMA sagen könne, liege nicht an fehlendem Respekt, sondern daran, dass man sich intern noch in den Abstimmungen befindet. Sie halte es nicht für seriös, etwas mitzuteilen, was nachher nicht stimme.

Kristian Ronneburg (LINKE) plädiert dafür, Vertagungswünsche von Tagessordnungspunkten vorher abzustimmen und nicht erst zu Sitzungsbeginn mitzuteilen.

Vorsitzender Lars Bocian bemerkt, dass kürzere Tagesordnungen mehr Debatte ermöglichen könnten oder die Sitzungszeit überzogen werden müsse.