

Abgeordnetenhaus BERLIN

19. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

53. Sitzung

9. April 2025

Beginn: 14.02 Uhr

Schluss: 17.04 Uhr

Vorsitz: Lars Bocian (CDU), stellv. Vorsitzender

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Geschäftliches – siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Wahl einer/eines Vorsitzenden

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

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

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

Der **Ausschuss** vertagt den Tagesordnungspunkt.

Punkt 2 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Antje Kapek (GRÜNE) fragt, mit welchen Maßnahmen der Senat die Wohnbevölkerung vor den Folgen des bestehenden bzw. drohenden Verkehrschaos im Zusammenhang mit der A100

sowohl im Osten – Eröffnung des 16. BA – als auch im Westen – Sperrung der Ringbahnbrücke – Berlins schütze.

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) erklärt, im Hinblick auf die Eröffnung des 16. BA gehe SenMVKU davon aus, dass die heutigen diversen Schleichverkehre konzentriert und damit abseits kleinerer Straßen durch Wohngebiete auf einer priorisierten Führung abgewickelt werden könnten. Eine plötzliche Verkehrszunahme rund um die Elsenstraße erwarte man aktuell nicht. Im Bereich Ringbahnbrücke habe sich die Lage stabilisiert und eine großräumige Verkehrsverlagerung stattgefunden. Störungen seien mittlerweile nicht mehr in der Form vorhanden. Die LSA seien zur verbesserten Verkehrsabwicklung angepasst worden.

Antje Kapek (GRÜNE) stellt die Nachfragen, wie SenMVKU auf die Idee komme, dass es keine Schleichverkehre geben werde, denn die künftige Abfahrt vom 16. BA sei schon heute zugestaut, und welche Maßnahmen der Senat ergreifen wolle, um die Bezirke beim Schutz der Wohnbevölkerung, insbesondere vulnerabler Einrichtungen, vor den Folgen des A100-Chaos zu unterstützen.

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) verweist darauf, dass SenMVKU eine andere Prognose habe und mit den Bezirken im engen Austausch stehe.

Christian Haegle (SenMVKU) ergänzt, die Engstelle sei derzeit die Elsenbrücke, wobei sich das Verkehrsaufkommen dort nicht maßgeblich verändern werde. Der 16. BA werde dazu dienen, dass Parallelverkehre, bspw. im Dammweg, auf der Autobahn stattfänden. Derzeit gebe es keine Anhaltspunkte, dass am Ende des 16. BA deutlich mehr Verkehr aufkommen werde.

Kristian Ronneburg (LINKE) erkundigt sich, welche Änderungen bei den neuen, zum 1. April in Kraft getretenen Sondernutzungsbedingungen für E-Scooter vollzogen worden seien, um diese stadtverträglicher zu regulieren.

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) teilt mit, die aktuell erteilten Sondernutzungserlaubnisse gülten bis zum 31. März 2027. Es gülten Fahrzeughöchstgrenzen von 19 000 E-Scootern innerhalb des S-Bahn-Rings, bei vier aktuell tätigen Anbietern maximal 4 750 Fahrzeuge pro Anbieter. Die Anzahl der E-Scooter außerhalb des S-Bahn-Rings werde derzeit nicht reglementiert, ebenso wenig die Anzahl der Fahrräder und E-Leichtkrafträder im gesamten Stadtraum. Mit Dashboard ließen sich Verstöße gegen Parkverbotszonen und die Einhaltung der Flottengröße überprüfen. Nebenbestimmungen beträfen insbesondere das Anbieten von E-Scootern im öffentlichen Straßenland: verpflichtende Fußpatrouillen, damit verkehrsbehindert abgestellte Fahrzeuge umgestellt oder entfernt würden, Ausstattung der Fahrzeuge mit Kontaktdata für eine Beschwerdehotline, auch in Blindenschrift, Verpflichtung der Anbieter zur Einrichtung von Parkverbotszonen um anbieterneutrale Abstellflächen und zum Teilen von anonymisierten Flottendaten. Verschärfungen beträfen seit 1. April die Verpflichtung, die Ortungsgenauigkeit zu verbessern, die Ausweitung der Flächen, auf denen das Abstellen nicht erlaubt sei, die Vergrößerung der Abstände zu Anlagen und Elementen im Straßenland, die insbesondere Menschen mit Sehbeeinträchtigung zur Orientierung dienten. SenMVKU arbeite derzeit an einem Gesamtkonzept, damit weitere Abstellflächen geschaffen und die Verteilung mit Blick auf die Außenbezirke gesteuert werden könnten.

Kristian Ronneburg (LINKE) stellt die Nachfragen, wie der Senat in den Ausbau von Jelbi-Stationen investieren wolle, um bessere Abstellmöglichkeiten zu realisieren, und ob der Senat erwäge, die Verleiher an den Ausbaukosten zu beteiligen.

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) bestätigt Überlegungen zu weiteren Maßnahmen. Zu Beginn der Haushaltsverhandlungen könne sie aber nicht sagen, welche Infrastrukturen ausgebaut würden.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) fragt, wie weit der Senat mit der Prüfung der Mindestentgelte für Mietwagen sei und wann diese in Berlin zum Schutz des Taxigewerbes endlich eingeführt würden, was in Leipzig und München erfolgt sei bzw. unmittelbar bevorstehe.

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) antwortet, die Prüfung rechtlicher Fragen erfolge mit Hochdruck. SenMVKU täusche sich mit anderen Städten aus. Sie sei optimistisch, dass dazu bald ein aktueller Sachstand mitgeteilt werden könne.

Lars Bocian (CDU) erkundigt sich, warum das erste Teilstück des Tiergartentunnels in Richtung Norden gesperrt sei und wie lange die Sperrung anhalten werde.

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) stellt klar, gesperrt sei nicht der Tunnel, sondern seit gestern die Einfahrt Heidestraße, weil jemand gegen den Schaltkasten der Technikschanke gefahren sei. Ohne funktionierende Schranke dürfe die Einfahrt nicht betrieben werden. Ein händischer Betrieb der Schranke sei „keine echte Option“ gewesen. Die Reparatur sei schnell erfolgt, die Zufahrt seit heute Mittag wieder geöffnet.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) fragt, ob der Senat die Einschätzung der IBB, der UVB und des Ostdeutschen Bankenverbands teile, dass die Sanierung bzw. Modernisierung der Berliner Infrastruktur 108 Mrd. Euro kosten werde. Für den ÖPNV würden 17 Mrd. Euro genannt, für die Landesbetriebe inkl. BVG 11 Mrd. Euro. Demnach entfielen auf den ÖPNV knapp 20 Prozent der 108 Mrd. Euro. Werde dies im Hinblick auf die angekündigten Bundesprogramme zu einer „ordentlichen ÖPNV-Quote“ führen?

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) betont, dass es einen massiven Investitionsbedarf in der Stadt gebe. Es sei fraglich, ob 20 Prozent für verkehrliche Infrastruktur ausreichen. Berlin werde den Investitionsbedarf gegenüber dem Bund artikulieren, denn ohne funktionierende Verkehrsinfrastruktur werde die Stadt dauerhaft nicht funktionieren. Der Investitionsbedarf werde in allen Abteilungen der SenMVKU ermittelt und sei auch im Klima- und Umweltbereich hoch.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 3 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) berichtet, am 1. April habe auf Einladung von Senatorin Bonde ein Spitzengespräch zu Abriss und Neubau der Ringbahnbrücke und den verkehrlichen Auswirkungen mit allen Beteiligten stattgefunden. Die Finanzierung der Bauarbeiten durch den Bund sei zugesagt. Die Autobahn GmbH des Bundes und die DEGES hätten zugesichert, alle relevanten Informationen direkt weiterzugeben. Die Herausforderungen für den Fern- und Güterbahnverkehr sowie den Messebetrieb seien deutlich geworden. Bei der Bauindustrie seien Kapazitäten für den Brückenbau vorhanden. Senatorin Bonde habe an die Teilnehmer appelliert, die Maßnahmen schnellstmöglich umzusetzen, und ein Gremium in ihrer Verwaltung angekündigt, das alle operativen Themen erfassen und steuern solle, um die Auswirkungen auf die Mobilität in und um Berlin möglichst gering zu halten. Am letzten Freitag habe ein weiteres Spitzengespräch stattgefunden, in dem BMDV, AdB und DEGES den Abriss der Ringbahn- und Westendbrücke bis zum 25. April angekündigt hätten, sodass der S-Bahn-Verkehr auf der Ringbahn am 28. April wieder aufgenommen werden könne. Die Runde habe sich verständigt, alle 14 Tage zusammenzukommen. Für diesen Freitag habe Senatorin Bonde zu einem Gespräch mit Wirtschaftsvertretern über Belange des Wirtschaftsverkehrs, insbesondere Logistik, Handel und Handwerk, eingeladen. Die Verkehrslage habe sich stabilisiert, u. a. durch Optimierung der Ampelschaltungen und Bussonderfahrstreifen.

Christian Haegele (SenMVKU) ergänzt, die LSA-Anpassung auf der Nahumfahrung Meseedamm, Königin-Elisabeth-Straße, Spandauer Damm habe sich bewährt. An der Baustelle Kaiserdamm/Messedamm werde der Verkehr nun zweistufig vorbeigeführt. Gleichwohl habe jede Störung in dem Bereich massive Auswirkungen. Hinsichtlich der Erfordernisse in den Nebenstraßen stehe SenMVKU mit dem Bezirk im Austausch. In der Soorstraße bestehe Bedarf, „dort noch was zu machen“. Eine Überflutung der Wohngebiete sei nicht mehr gegeben, weil die Umleitungsstrecke hinreichend leistungsfähig sei. Straßen, Tunnel, Leitungen u. Ä. seien jetzt stärker belastet als sonst, sodass Instandsetzungen u. U. trotzdem vorgenommen werden müssten. Eine ICC-Durchfahrt sei keine realistische Option, da die Ertüchtigung des Tunnels Millionen kosten und Jahre dauern würde.

Tino Schopf (SPD) begrüßt, dass alle Akteure eng zusammenarbeiteten. Der Bund habe 150 Mio. Euro zugesichert. Was sei damit konkret geplant? Gehe es nur um die Ringbahn- oder auch um die Westendbrücke? Medien hätten über Herausforderungen bei der Halenseebrücke berichtet. Was bedeute dies konkret? Wie weit sei man mit der Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsprozessen gekommen?

Antje Kapek (GRÜNE) fragt, inwieweit in dem Gespräch mit Wirtschaftsvertretungen ein Schwerlastverkehrskonzept und eine Anpassung der Gewichtszulassungen für Berliner Brücken erörtert würden, inwieweit SenMVKU auf den „Notruf“ der Blaulichtdienste, dass die Versorgung Berlins nicht mehr ausreichend gewährleistet sei, reagieren werde, ob Modalfilter o. Ä. erwogen würden, um Ausweichverkehr in Nebenstraßen zu unterbinden, und ob die Staatssekretärin noch etwas zu der gestrigen Einigung mit der BVG sagen werde.

Kristian Ronneburg (LINKE) spricht an, dass Rettungswagen die Halenseebrücke aufgrund der Gewichtsbegrenzung nicht nutzen könnten. Treffe zu, dass die Halenseebrücke gestützt werden solle? Wie schnell könnte dies erfolgen? Verfolge der Senat noch andere Lösungen?

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt, ob es bei der Freigabe der Ringbahn Ende April bleibe und der SEV auf der veränderten Route besser funktioniere.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) bestätigt, dass der Verkehr auf der Nahumfahrung relativ flüssig laufe. AfD- und Grüne-Anträge forderten, die Limitierung auf 3,5 t für Rettungsfahrzeuge aufzuheben. Wie sei der Stand der Überlegungen im Senat? Wie könne dem Rettungsverkehr kurzfristig Platz gegeben werden?

Daniel Wesener (GRÜNE) erkundigt sich nach den Beschlüssen der Hausleitung der Sen-MVKU zur Auflösung der PMA im Verkehrsetat, die auch angesichts des Schlichterspruchs zur BVG-Tarifeinigung interessant sei.

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) begrüßt das Erreichen eines Kompromissvorschlags zur Tarifeinigung, der aber einen enormen finanziellen Kraftakt bedeute. Zur Auflösung der PMA werde sie an dieser Stelle nichts sagen. Sie gehe davon aus, dass die Ringbahn am 28. April freigegeben werden könne. Genehmigungen würden sehr schnell und mit Priorität erteilt. Die Abrissarbeiten begonnen bereits morgen.

Christian Haegele (SenMVKU) ergänzt, dass die SEV-Route über die Kaiser-Friedrich-Straße kalkulierbarer und zuverlässiger sei, während der SEV auf der Nahumfahrung inkl. Wendestelle für Busse störend gewesen sei. Mit den kleinen Straßen in den Wohngebieten habe man nicht flächendeckend Probleme. Die Soorstraße sei immer noch eine beliebte Umfahrung. SenMVKU werde mit dem Bezirk Sperrungen oder Einbahnstraßenregelungen besprechen. Zu bedenken sei, dass die Zufahrt für Anlieger möglich bleiben müsse. Zudem bestehe die Gefahr, dass die Sperrung einer mittelgroßen Straße Verkehr in kleinere Straßen verlagere. Er sehe im Moment keinen besonderen Handlungsdruck für weitere Sperrungen. Der Tegeler Weg werde für die Feuerwehr als Zufahrt von der Feuerwache Charlottenburg-Nord in die Innenstadt priorisiert. SenMVKU werde am Spandauer Damm Bussonderfahrtstreifen anordnen, um den Buslinienverkehr und SEV zu stabilisieren und die Zufahrt zu den DRK-Kliniken Westend für Rettungswagen zu erleichtern. Man könne aber nicht stadtweit spezielle Fahrbahnflächen für Rettungswagen reservieren.

Lutz Adam (SenMVKU) verweist auf die Zuständigkeit der Autobahn GmbH des Bundes für die Autobahnbrücken. Die Autobahn GmbH habe eine Lastbeschränkung für die Halenseebrücke ausgesprochen und prüfe, ob Unterstützungen eine Zulassung stärkerer Verkehre ermöglichen. SenMVKU könne dazu keine definitiven Aussagen treffen. Der Bund müsse die Rückbauarbeiten der Ringbahn- und Westendbrücke und die Wiederaufbauarbeiten finanzieren. Verbindliche Termine für den Wiederaufbau kenne er nicht. Wenn die vom Bund bereitgestellten Gelder nicht ausreichten, müssten zusätzliche Gelder akquiriert werden. – Es gebe eine Strategie und Schwerlastrouten. Nicht alle Routen könnten derzeit befahren werden, weil einzelne Brücken Lastbeschränkungen hätten. Bestimmte Schwerlasttransporte könnten noch aufrechterhalten werden, aber hier müsse man sehr aufpassen.

Daniel Wesener (GRÜNE) fragt, ob das Land Berlin den Schlichterspruch akzeptieren werde und wie ggf. die Gegenfinanzierung erfolgen solle. SenMVKU habe zugesagt, dass die Auflösung der PMA bis zum Ende des ersten Quartals erfolgen werde. Er erwarte, dass dann auch darüber berichtet werde, ggf. in schriftlicher Form.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) stellt die Nachfrage, inwieweit Rettungsfahrzeuge die Überleitung an der Ringbahnbrücke, die auf 3,5 t abgelastet sei, benutzen könnten, auch wenn sie schwerer seien.

Christian Haegele (SenMVKU) betont, dass SenMVKU Entscheidungen für die Halenseebrücke nicht treffen könne. Die Feuerwehr habe sich an die Autobahn GmbH gewandt. SenMVKU könne nur darauf reagieren, dass die Autobahn diesen Weg im Moment nicht hergebe.

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) unterstreicht, dass ein Tarifabschluss in dieser Größenordnung ein immenser Kraftakt wäre. Gleichwohl sei SenMVKU optimistisch, dass es auf Basis des Vorschlags zu einer Einigung komme.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass der Ausschuss den Senat zeitnah um einen Bericht zur Auflösung der PMA bitte.

Der **Ausschuss** schließt den Tagesordnungspunkt ab.

Punkt 4 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Novellierung des StVG und der StVO: Welche Änderungen zugunsten der Verkehrssicherheit und der Verkehrswende ermöglicht die Gesetzesänderung?
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD) [0300](#)
Mobil
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
StVO-Novelle: Wie nutzt der Senat die erleichterten Möglichkeiten für die Einrichtung von Bussonderfahrstreifen, mehr Verkehrssicherheit z. B. durch Fußgängerüberwege und Tempo 30 sowie mehr Platz zugunsten des Rad- und Fußverkehrs?
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) [0311](#)
Mobil
- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Tempo 30: Geringere Geschwindigkeit sorgt für bessere Luft, weniger Lärm und mehr Verkehrssicherheit
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke) [0154](#)
Mobil

- d) Antrag der Fraktion Die Linke
Drucksache 19/1488
BVG nicht weiter in die Krise stürzen – Keine Busspuren entfernen!
[0264](#)
Mobil
- e) Antrag der Fraktion Die Linke
Drucksache 19/1835
BVG nicht weiter in die Krise stürzen (II) – Nahverkehr in Köpenick stärken und Busspur auf der Bahnhofstraße dauerhaft einrichten!
[0305](#)
Mobil
- f) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Reformierte Straßenverkehrsordnung erleichtert die Anordnung von Tempo 30, Busspuren und Anwohnerparken – Wie setzt der Senat die neue Straßenverkehrsordnung in Berlin um?
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)
[0292](#)
Mobil
- g) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Novellierung des StVG und der StVO: Welche möglichen Änderungen wird der Senat noch in diesem Jahr angehen?
(auf Antrag der AfD-Fraktion)
[0367](#)
Mobil

Tino Schopf (SPD) führt an, mit der Verabschiedung der VwV-StVO sei klar, was die Behörden bei der Anordnung von Tempo-30-Abschnitten, Bussonderfahrstreifen oder Fußgängerüberwegen beachten müssten. Welche Gestaltungsmöglichkeiten sehe der Senat, und welche konkreten Pläne lägen bereits in der Schublade? Welche Änderungsvorschläge habe Berlin in den Bundesrat eingebracht, und wie habe Berlin dort abgestimmt?

Oda Hassepaß (GRÜNE) trägt vor, die Straßenverkehrsrechtsreform sei ein Meilenstein für eine bessere Mobilität. Es gebe mehr Raum für Zebrastreifen, Fahrradstraßen, Verkehrsberuhigungen, Wohnquartiere, Busspuren und Tempo 30 vor Schulen, Spielplätzen, Jugend- und Senioreneinrichtungen, der in Berlin genutzt werden solle, damit alle Menschen sicher und entspannt unterwegs sein könnten. Werde der Senat neue Busspuren anordnen, die erleichterte Anordnung von Tempo 30 nutzen und mehr Platz für Rad- und Fußverkehr schaffen?

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, wie der Senat die VwV-StVO in Berlin umsetzen wolle und welche Pläne er für die erleichterte Umsetzung von Busspuren, Tempo-30-Abschnitten etc. habe. Seine Fraktion fordere, dass der Senat Busspuren nicht ersatzlos aufhebe, z. B. in der Otto-Braun-Straße und auf dem Vorplatz des Bahnhofs Schöneweide, des Weiteren eine dauerhafte Busspur am Bahnhof Köpenick, um die Qualität des Nahverkehrs sicherzustellen. Im Änderungsantrag zum Antrag Drucksache 19/1488 werde der Senat aufgefordert, die Wiedereinrichtung der Busspuren gemäß der neuen VwV-StVO zu prüfen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) äußert, er lasse dahingestellt, ob es sich um einen positiven Meilenstein handele. Es gebe Veränderungen wichtiger Maximen. Was werde der Senat im ersten Dreivierteljahr anpacken, ohne den fließenden Verkehr besonders einzuschränken?

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) legt dar, es sei nun möglich, auch zum Schutz der Umwelt, des Klimaschutzes, der Gesundheit und zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung Sonderfahrstreifen und LSA-Bevorrechtigungen für Linienbusse einzuführen und angemessene Flächen für den Fahrrad- und Fußverkehr einzurichten. Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen könnten nun auch zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung angeordnet werden. Für die neuen Ermächtigungsgrundlagen sei eine Konkretisierung in der VwV-StVO erforderlich. Dies gelte auch für die Anordnung von Fußgängerüberwegen, Bussonderfahrstreifen und Tempo 30 bei hochfrequentierten Schulwegen. Der Senat werde für eine rechtssichere Umsetzung der VwV-StVO sorgen. Bei Vorlage entsprechender Anträge werde das Inkrafttreten abgewartet. StVO-Rechtsänderungen, bei denen der Wille des Verordnungsgebers hinreichend zum Ausdruck komme, würden bereits angewendet, z. B. Anordnung von Tempo 30 vor Einrichtungen für Menschen mit Behinderung. Wie bisher könne Tempo 30 auch zum Schutz der Bevölkerung vor verkehrsbedingtem Lärm und Abgasen angeordnet werden. BSF könnten nunmehr im Interesse der Sicherheit und Ordnung und aufgrund der neuen Ermächtigungsgrundlage angeordnet werden, es müsse jedoch die Leichtigkeit des Verkehrs angemessen berücksichtigt werden.

In der Köpenicker Bahnhofstraße seien im Zuge der Baumaßnahme vorgenommene Einschränkungen des MIV zugunsten eines BSF nur temporär vertretbar. Dauerhaft lasse der Querschnitt der Straße die Anordnung eines BSF nicht zu. Anstelle des BSF in der Otto-Braun-Straße sei zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ein Radfahrstreifen angeordnet und zwischenzeitlich umgesetzt worden. Der BSF am Vorplatz des Bahnhofs Schöneweide sei ein kurzer Abschnitt gemeinsamer Nutzung eines Fahrstreifens durch Bus- und Radverkehr. Der Bereich stelle eine Zwischenlösung dar, die nach Abschluss der Bauarbeiten angepasst werde.

Oda Hassepaß (GRÜNE) erkundigt sich, was Einrichtungen wie Schulen, Kitas etc. machen müssten, um Tempo 30 zu erreichen, und wie die Lückenschlüsse zwischen mehreren Tempo-30-Abschnitten erfolgen würden. An wen müssten sich Antragsteller wenden? Werde Sen-MVKU proaktiv tätig? Eine Beschleunigung des Busverkehrs sei mit BSF möglich. Wie zeitnah würden diese umgesetzt? Welche Konsequenzen ziehe der Senat aus der neuen StVO und der aktuellen Entscheidung des Verwaltungsgerichts zur Busspur Unter den Linden?

Tino Schopf (SPD) spricht an, dass die Anordnung von Tempo 30 vor sozialen Einrichtungen schon vorher möglich gewesen sei. Welchen Unterschied gebe es dort jetzt? Was bedeute „hochfrequentierte Schulwege“? Laut Auskunft des Senats ergäben sich durch geringe Ist-Geschwindigkeiten aufgrund ausbleibender Beschleunigung bei der BVG 5 Mio. Euro als zusätzlicher Bedarf für Fahrpersonal. Nunmehr könnten BSF rechtssicher angeordnet werden. Er gehe davon aus, dass entsprechende Pläne in den Schubladen lägen. Man könne sich weitere Verzögerungen nicht leisten. Die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung sei künftig einfacher möglich. Wie werde sich dies nunmehr gestalten?

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, ob sich SenMVKU zu den Anträgen auf Grundlage der neuen VwV-StVO geäußert habe, wie SenMVKU in eigener Zuständigkeit bei verkehrsrechtlichen Anordnungen vorgehen wolle und ob nun eigene Schwerpunkte gesetzt oder Altfälle aufgegriffen würden, nachdem Vorstöße der BVVs und aus der Bevölkerung nach den zuvor geltenden rechtlichen Maßstäben abgelehnt worden seien, und mit welcher Priorisierung die Taskforce Beschleunigung an der Oberfläche gemeinsam mit der BVG angehen werde.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) wiederholt die Frage, welche Punkte nun als Erste angegangen würden.

Christian Haegle (SenMVKU) äußert, Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutz seien neue Anordnungsgrundlagen bezogen auf Flächen für Rad- und Fußverkehr, den ÖPNV und LSA für ÖPNV. Dies sei kein Freibrief, überall beliebig Busspuren anzurufen. Es müsse ein verkehrsplanerisches Konzept geben. Die bisherigen Planwerke seien nicht als Anordnungsgrundlage gemäß StVO konzipiert worden. Insofern müsse dies kompatibel gemacht werden. Für BSF habe bisher eine qualifizierte Gefahrenlage nachgewiesen werden müssen. Nun könnten BSF mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Linienverkehrs begründet werden. Gleichwohl müsse es ein zwingendes Erfordernis geben, weil ein BSF andere Verkehrsarten ausgrenze. BSF müssten verkehrlich sinnvoll sein. Daher seien die Nebenwirkungen, z. B. Leistungsfähigkeit von Kreuzungen oder Staus an anderer Stelle, zu bedenken. LSA-Priorisierungen könnten dazu führen, dass andere Busse, Straßenbahnen und der Rad- und Fußverkehr weniger priorisiert würden. Mit der neuen StVO sei es etwas einfacher, Anordnungen zu treffen, und man könne nicht so leicht vor Gericht angegriffen werden, aber die verkehrliche und planerische Arbeit und die Abwägungserfordernisse beständen weiterhin.

Die Straßenverkehrsbehörde könne mit Blick auf ihre Kapazitäten nicht systematisch nachforschen, wo irgendwann mal etwas abgelehnt worden sei, was nach heutigen Maßstäben nicht abgelehnt worden wäre, es sei denn, brisante Fälle seien noch präsent. Lückenschlüsse könne man aufgreifen, weil man schon betrachtet habe, was verkehrlich sinnvoll sei. Er gehe davon aus, dass es sich nicht um eine große Anzahl handele. Tempo 30 vor Schulen sei weitgehend etabliert. Bei Schulwegen gehe es darum, dass eine Bündelungswirkung auftrete, z. B. im Nahbereich der Schulen und oft an ÖPNV-Haltestellen. Angesichts von 800 Schulen in Berlin müsse man eine Systematik mit SenBJF, Schulen, Bezirken und Polizei entwickeln. Man könne dies u. U. technisch angehen, indem man Fußverkehrsströme betrachte. Es gebe bekannte Schulwegzeiten, in denen man betrachten könne, ob sich Fußverkehr bündele. Man werde wahrscheinlich externe Unterstützung benötigen, um dies abzuarbeiten.

Antje Kapek (GRÜNE) betont, angesichts der Chancen, die die Novelle eröffne, bleibe die Frage, was nun umgesetzt werde. Wie werde der NVP kompatibel gemacht, um zu mehr BSF und Verkehrssicherheit vor Schulen etc. zu kommen? Der BSF Unter den Linden sei mit dem Klimaschutz begründet worden. Diese Begründung gelte in ganz Berlin. Insofern verstehre sie nicht, warum noch auf die Leistungsfähigkeit abgehoben werde, denn laut SrV-Studie seien die meisten Menschen in Berlin zu Fuß unterwegs, gefolgt vom Umweltverbund inkl. ÖPNV. Ihr Verständnis von Leistungsfähigkeit sei, dass diese höher priorisiert würden. Die Durchschnittsgeschwindigkeit von Bussen und Straßenbahnen sinke seit Jahren kontinuierlich, so dass zwingender Handlungsbedarf bestehe, denn dies koste Geld und führe dazu, dass Menschen von einer BVG-Krise sprächen, weil sie ihre Ziele nicht mehr pünktlich erreichten. Würden aufgehobene BSF bei prominenten Fällen, z. B. Clayallee, Otto-Braun-Straße, wieder angeordnet? Was sei dafür notwendig? Wie hoch sei das Potenzial?

Tino Schopf (SPD) erklärt, er habe kein Verständnis dafür, dass man bei BSF noch nicht weiter sei, denn SenMVKU sei seit November/Dezember bekannt, dass sich im Bundesrat eine große Mehrheit dafür abgezeichnet habe, die Mindestanzahl von 20 Bussen pro Stunde gegen null zu senken. Niemand wolle Busspuren beliebig anordnen, sondern dort, wo es verkehrlich sinnvoll sei. Nicht nachvollziehbar sei, dass SenMVKU offenbar keine Vorhaben in der

Schublade habe. Gleichwohl habe Herr Haegele unter TOP 3 einen BSF am Spandauer Damm angekündigt. Wie und wann würden BSF nun konkret umgesetzt? Wie habe Berlin im Bundesrat über die acht Anträge abgestimmt?

Oda Hassepaß (GRÜNE) sagt, es sei bislang unklar, wie hochfrequentierte Schulwege bewertet würden. Sollten Schulen, Kitas oder Senioreneinrichtungen Anträge stellen, um Tempo 30 bzw. Lückenschlüsse zu erreichen?

Kristian Ronneburg (LINKE) konstatiert, dass SenMVKU offenbar bedeutende Strecken der Busbeschleunigung im Hinblick auf BSF-Anordnungen betrachten werde. Angesichts stetig sinkender Durchschnittsgeschwindigkeit seien BSF vielfach sinnvoll, mit den neuen Rahmenbedingungen leichter umsetzbar und auch für das Fahrpersonal eine Entlastung im dichten Stadtverkehr. Wie gehe der Senat mit den Bezirken in die Kommunikation, um zu verdeutlichen, was jetzt möglich sei, und wie wolle die Verwaltung dem Rechnung tragen? Wie werde sich der Senat bei der StVG-Änderung zur digitalen Parkraumkontrolle verhalten?

Linda Vierecke (SPD) erkundigt sich nach dem Verfahren und dem Zeitplan beim Thema Schulwegsicherheit. Wann sei mit Ergebnissen zu rechnen?

Johannes Kraft (CDU) betont, Verkehrs- und Schulwegsicherheit seien ein großes Anliegen, für die Schulwegsicherheit brauche man aber ein strukturierteres und zwischen den Bezirken homogenisiertes Verfahren unter Einbindung der Schulen und Elternvertretungen. Schulwegpläne müssten durch Profis erstellt und nach Bedarf aktualisiert werden, damit man mit Tempo 30, Gehwegvorstreckungen, Querungshilfen darauf reagieren könne. Dialogdisplays spielten vor Schulen und Kitas eine wichtige Rolle. Geringere Geschwindigkeiten bei der BVG bedeuteten geringere Leistungsfähigkeit, mehr Personalbedarf und mehr Stress für das Fahrpersonal, man dürfe sich aber nicht auf BSF als einzige Lösung verstießen. BSF müssten verhältnismäßig bezogen auf Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der Straßen für Wirtschaftsverkehr und MIV sein. Es sei auch über intelligente Lösungen für LSA nachzudenken, zu denen Pilotprojekte erfolgreich liefern, um die Leistungsfähigkeit mit dynamischen Schaltungen für alle Verkehrsträger zu erhöhen. Die Leistungsfähigkeit der Straßen werde auch durch eine Vielzahl von Baustellen beeinträchtigt, deren Notwendigkeit, Dichte und Dauer sich nicht erschließe. Hier sehe er Optimierungspotenzial.

Lars Bocian (CDU) merkt an, dass gerade an einem Verfahren zu Schulwegplänen gearbeitet und hierzu ein Vorschlag kommen werde.

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) unterstreicht, dass Schulwegsicherheit höchste Priorität habe, es sich aber um eine komplexe Aufgabe handele. Schulwegpläne lägen nicht überall in den Schubladen der Schulen. Deshalb sei es eine große Aufgabe, an der gearbeitet werde. Nach ihrer Kenntnis sei das Thema Parkraumbewirtschaftung und Scancars Gegenstand der neuen StVG-Novelle, was SenMVKU unterstützen werde. Zur Definition hochfrequenter Schulwege werde sich Berlin mit anderen Städten und Bundesländern austauschen, denn alle Rechtsanwendende stünden vor diesem Problem. Verkehrliche Entscheidungen müsse man im Einzelfall vor Ort treffen und Folgewirkungen bedenken, sodass man BSF nicht pauschal überall anordnen könne. SenMVKU werde die neuen Möglichkeiten bestmöglich ausnutzen. Beschleunigung habe Priorität. Die Taskforce werde sich damit weiterhin intensiv beschäftigen. Zum Abstimmungsverhalten könne sie im Moment nichts sagen.

Christian Haegele (SenMVKU) ergänzt, angesichts vieler Änderungsanträge könne er das Abstimmungsverhalten im Bundesrat nicht aus dem Kopf darstellen; etwa 80 Prozent seien im Sinne Berlins ausgefallen. Zur Straße Unter den Linden habe es eine Eilentscheidung des Verwaltungsgerichts gegeben. Die Kfz-Belastung sei überschaubar. Es gebe eine Radverkehrsanlage und Flächen für den Lieferverkehr. In der Köpenicker Bahnhofstraße habe man für den MIV den Lkw-Verkehr untersagen müssen. Mit Blick auf die Baumaßnahme könne man einen BSF einrichten. Dass Lkws über das Nebennetz fahren müssten, könne aber kein Dauerzustand sein. Das Thema Beschleunigung sei nicht mit vielen BSF zu lösen, denn das Thema Leistungsfähigkeit betreffe nicht nur Autoverkehr, sondern auch Krankentransporte, Rettungsdienste und Wirtschaftsverkehr. Es gebe auch querende Busse und Straßenbahnen. Zudem führe ein erhöhtes Fahrgastaufkommen zu reduzierten Durchschnittsgeschwindigkeiten, weil die Ein- und Ausstiegsphasen länger seien. Auch Tempo 30 vor sensiblen Einrichtungen verlangsame Busse. Es sei keine seriöse und realistische Betrachtung, dass die BVG viel Geld und Personal sparte, wenn es überall BSF gäbe. Jeder Fall müsse einzeln betrachtet und bewertet werden. Anträge auf Tempo 30 vor sensiblen Einrichtungen könnten formlos beim Verkehrsmanagement gestellt werden. Diese würden so schnell wie möglich geprüft und entschieden. Außerdem könnten Dinge von Amts wegen aufgegriffen werden. In der Clayallee wären Beschleunigungseffekte durch BSF überschaubar, wie schon das Gericht festgestellt habe. In der Otto-Braun-Straße gehe es um neun Busse pro Stunde auf einem kurzen Streckenabschnitt, der nicht rückstaubelastet sei, während die Frequenz beim Radverkehr extrem hoch sei, sodass die Verkehrsfläche für den Radverkehr dienlicher sei.

Tino Schopf (SPD) gesteht zu, dass BSF verkehrlich sinnvoll sein müssten und im Einzelfall betrachtet werden sollten, dem Senat sei aber seit November/Dezember bekannt, dass es Veränderungen geben werde, sodass es eigentlich längst eine mit der BVG abgestimmte Liste für BSF geben müsste. Offenbar gebe es diese nicht, was angesichts der Mehrkosten von 5 Mio. Euro bei der BVG unverständlich sei.

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) verwahrt sich gegen den Eindruck, dass ihr Haus untätig sei. Natürlich gebe es Listen, die aber seriös und unter Berücksichtigung aller Belange abgearbeitet werden müssten.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) führt an, dass Busbeschleunigung seit vielen Jahren Thema sei, Busse aber immer langsamer würden. Auch im Hinblick auf den Tarifabschluss müsse der Busverkehr nun beschleunigt werden. Es reiche nicht, die übliche Verteidigungsrede zu halten.

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) versichert, dass ihr Haus intensiv daran arbeite und zeitnah weitere Ergebnisse vorlegen könne. Es gebe mittlerweile Vorrangschaltungen auf allen Busstrecken. Sie könne die Ungeduld verstehen, man verfolge dasselbe Ziel.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechungen ab und beschließt sodann, dem Plenum die Ablehnung der Anträge Drucksachen 19/1488 und 19/1835 zu empfehlen. Ein Änderungsantrag der Fraktion Die Linke wurde zuvor abgelehnt. (siehe im Einzelnen das Beschlussprotokoll)

Punkt 5 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
infraVelo – Vorstellung des neuen Vorstands und seines Jahresprogramms für 2025
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) [0349](#)
Mobil
- b) Vorlage – zur Kenntnisnahme –
Drucksache 19/2231 [0355](#)
Mobil
Grundsätze der Planung zu der Radschnellverbindung Ost-Route (RSV 9)
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)
- c) Vorlage – zur Kenntnisnahme –
Drucksache 19/2232 [0356](#)
Mobil
Grundsätze der Planung zu der Radschnellverbindung West-Route (RSV 5)
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)
- d) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
(K)ein Radschnellweg in Berlin? Warum sagt der Senat die Umsetzung fast aller Radschnellwege ab?
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) [0301](#)
Mobil
- e) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Derzeitiger Stand der Radschnellwegeplanung in Berlin
(auf Antrag der AfD-Fraktion) [0247](#)
Mobil
- f) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Zukunft der infraVelo: Strategische Ausrichtung und Effizienzsteigerung
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD) [0371](#)
Mobil

Oda Hassepaß (GRÜNE) plädiert für mehr Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr. Städte wie Rom, Paris, Barcelona, Wien und Frankfurt setzten die Verkehrswende um und investierten massiv in Radverkehrsinfrastruktur. Berlin müsse entsprechend handeln. Sechs Radschnellverbindungen sollten mit Leistungsphase 2 beendet werden. Könnten diese Planungen sofort eingereicht werden, sobald der Bund eine neue Förderrunde für Radschnellverbindungen starte? Berlin leide noch unter dem Radwegestopp 2023. Es sei ratsam, Planungen so weit voranzutreiben, dass sie bei Förderaufrufen eingereicht werden könnten. Werde künftig so verfahren? Welche Fahrradparkhäuser hätten noch eine Chance auf Realisierung? Wo seien größere Abstellanlagen beim ÖPNV geplant? Welche würden dieses Jahr umgesetzt?

Niklas Schenker (LINKE) fordert, viele neue Radwege zu bauen. Nach dem Radwege- und Radschnellwegestopp interessiere ihn, was die InfraVelo in den nächsten Jahren plane und umsetze. Fahrradparkhäuser sollten fertiggestellt werden. Wie stehe es um Baukapazitäten, wenn Infrastrukturmittel des Bundes kämen? Wie könne man stärker steuernd tätig werden?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) sagt, dass Radverkehr ein wichtiger Teil der Mobilität in der Stadt sei. Wenn das Fahrrad über längere Entferungen genutzt werden solle, brauche man auch Radschnellwege. Davon habe man in letzter Zeit wenig gehört. Angesichts der Sparmaßnahmen des Senats gebe es Befürchtungen im Hinblick auf die Mobilitätsplanungen.

Johannes Kraft (CDU) fragt, wie Herr Fugel die Ausrichtung der infraVelo und ggf. Veränderungsbedarf sehe und wie man mit einer neuen Organisation, dem Abbau von Doppelstrukturen und intensiverer Kommunikation effizienter und schneller werden könne.

Michael Fugel (GB infraVelo GmbH) erläutert mithilfe einer Präsentation, die infraVelo sei Keyplayer beim Thema Radverkehr und wolle mit allen Akteuren neue Infrastruktur schaffen. Der Fokus liege auf der Stärkung des Umweltverbundes, der Umsetzung der Mobilitätswende und der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die infraVelo plane, baue und koordiniere Radverkehrsinfrastruktur inkl. Fahrradparken, kümmere sich um den Unterhalt von Abstellanlagen in Bahnhofsgebäuden und stimme sich eng mit SenMVKU und Bezirken ab. Es gehe um Projektentwicklung, Baumanagement, Anwohnendeninformation und Beteiligungsverfahren mit Gewerbe. Die ParkYourBike-App sei an vier Standorten ein Zugangssystem für Parkboxen und auch für Brandenburger/-innen nutzbar. Mit einer Datenbank habe man bezirks- und titelscharf den Überblick, was wann in den Bezirken gebaut werde, was ein großer Transparenzgewinn sei. Auch die Mittelabflüsse und Prognosen sollten transparent hinterlegt werden, damit nicht verausgabte Mittel frühzeitig anderweitig genutzt werden könnten. Bezirkliche Stakeholdermanager/-innen hielten mit den Bezirken 50 Sitzungen pro Jahr ab, um den aktuellen Stand zu halten und interbezirklich in den Erfahrungsaustausch zu treten.

Die infraVelo sei aktuell Bauherrin in der Grunewaldstraße; es gehe um 1,6 km gesichertes Fahrradfahren. Der letzte Abschnitt der Opernroute werde beendet. Die Ausschreibung für die Thielallee sei erfolgt; die Submission werde vorbereitet. Für die Grellstraße werde die Ausschreibung vorbereitet. Die RSV 3 gehe dieses Jahr in die Planfeststellung. Für alle RSV müsse ein formelles Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. 2025 solle der Spatenstich für das erste öffentliche Berliner Fahrradparkhaus in Schöneweide erfolgen; an zwei Standorten würden 1 000 gesicherte und ungesicherte Parkplätze errichtet. Im Rahmen der B+R-Offensive des BMWK würden drei weitere Standorte an den S-Bahnhöfen Hermsdorf, Lichterfelde-Süd und Adlershof mit 150 gesicherten Fahrradparkplätzen fertiggestellt. Die infraVelo werde in diesem Jahr noch in die Planung für gesichertes und ungesichertes Parken an ÖPNV-Standorten in Friedrichshain-Kreuzberg eintreten. Sämtliche Fahrradbügelparkanlagen sollten in der öffentlich zugänglichen Berlinkarte abgebildet werden. 2026 solle ein weiteres Fahrradparkhaus am S-Bahnhof Mahlsdorf geplant werden. Der VBB habe mit brandenburgischen Kommunen ein serielles Fahrradparkhaus entwickelt. Man werde sich das Konzept genau anschauen, um effizient zu agieren und Zeit zu sparen. Die zweite Fördercharge des BMWK in Höhe von ca. 300 000 bis 400 000 Euro werde für drei weitere Standorte abgerufen.

Tino Schopf (SPD) weist darauf hin, dass die GRW-Fördermittel überzeichnet seien. Inwieweit ließen sich Einzelprojekte, insbesondere Radschnellverbindungen, aus anderen Mitteln finanzieren? Wie könnten mehr Bundes- oder EU-Fördermittel akquiriert werden?

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt, wie die Effizienz der Planung gesteigert und der Abfluss aller Radverkehrsmittel sichergestellt werden könne, wo noch Beschleunigungsmöglichkeiten bestünden, was aus Sicht der infraVelo verbessert werden könnte – schnellere Finanzzusagen des Senats, mehr Personal, gute Zusammenarbeit mit der Projekteinheit Radwege? – und ob 2026 Personal an die Bezirke abgegeben werden könne, wenn nur noch 1 Mio. Euro in der I-Planung zur Verfügung stünden.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erkundigt sich, ob die Datenbank auch ParkYourBike heiße. Die Farbgebung von Fahrradwegen sei unklar. Inwieweit gebe es Vorgaben oder Hinweise für eine einheitliche Ausweisung in Berlin? Offenbar sei der Personalbestand von 36 auf 39 gestiegen. Sei dieser für 2026 gesichert? Seien die drei unbesetzten Stellen inzwischen besetzt? Der letzte verfügbare Jahresabschluss sei der von 2022. Warum werde der Abschluss 2023 nicht veröffentlicht?

Niklas Schenker (LINKE) sagt, spannend seien Leistungen aus einer Hand und die Bauherrfunktion in der Grunewaldstraße. Was könne die infraVelo selbst planen, bauen und unterhalten, und wo müsse ausgeschrieben werden, wie funktionierten die Ausschreibungen, welche zeitliche Verzögerung bedeute dies, wie schnell meldeten sich Leute, gebe es Rahmenverträge? Was seien aktuell größten Hürden bei der Umsetzung, wie stehe es um die Baukapazitäten in der Stadt, wie gehe die infraVelo mit Baukostensteigerungen um und sorge für die Einhaltung des Kostenrahmens? Wie funktionierten die Steuerungsrunden mit den Bezirken, was werde aktuell mit den Bezirken umgesetzt, und wie sei die Zusammenarbeit angesichts der knappen bezirklichen Personalressourcen? Welche Zeitpläne gebe es für die Fahrradparkhäuser Schöneide und Mahlsdorf?

Linda Vierecke (SPD) fragt nach der Unterstützung der Bezirke und Übernahme von Projekten durch die infraVelo sowie nach der voraussichtlichen Bilanz und Umsetzung 2025.

Michael Fugel (GB infraVelo GmbH) antwortet, dass die Kassen für Radinfrastruktur in Berlin nicht so üppig seien. Der Wirtschaftsplan sei entsprechend der Priorisierung der Sen-MVKU im vergangenen Jahr angepasst worden. Sechs Radschnellverbindungen pausierten erst einmal, drei würden weitergeplant, eine sicher gebaut. Es gebe zwei Fahrradparkhäuser plus bezirkliche Maßnahmen. Die infraVelo habe dem Aufsichtsrat eine solide Wirtschafts- und Mittelfristplanung vorgelegt, die vom Wachstum zur Stabilisierung des Personals und der Projekte übergehe. Während der vorläufigen Haushaltswirtschaft habe die infraVelo kein Projekt verschieben oder abbrechen müssen. Dieses Jahr sei auskömmlich finanziert. Zusätzlich sei man dabei, Fördermittel beim BMWK und der Stadt-und-Land-Förderung zu akquirieren. Für das Fahrradparkhaus Schöneide habe man für 2024 alle vorgesehenen Fördermittel vom Bund abrufen können. Die infraVelo betrachte mit SenStadt auch Möglichkeiten der Städtebauförderung. Die Überbuchung der GRW-Mittel führe dazu, dass der Spreerad- und -wanderweg derzeit nicht finanziell abgesichert sei und pausieren müsse. Er sei zuversichtlich, dass Berlin Gelder des Bundes aus dem 100-Mrd.-Programm für Maßnahmen des Rad- und Fußverkehrs, der Verkehrssicherung und des Klimaschutzes zur Verfügung stehen würden. Dafür sei die infraVelo personell gut gewappnet.

Am Jahresende müssten eigentlich die Ausschreibungen für die Maßnahmen der Folgejahre starten, damit man nach der Winterpause sofort beginnen könne. Die infraVelo habe dies teilweise geschafft, teilweise nicht. Wichtig sei das Commitment mit Bezirk und Senatsverwaltung. Wenn alle eine Maßnahme wollten, schaffe man dies auch, z. B. in der Thielallee. Wie die Finanzierung für 2026 aussehe, werde man sehen. Die infraVelo, SenMVKU und Bezirke seien im Austausch, welche Maßnahmen einfach und schnell umgesetzt werden könnten. Die Umstellung vom Zuwendungs- auf das Zuweisungssystem habe die Arbeit der infraVelo nicht behindert. Sie habe die Zuweisung jetzt sehr frühzeitig erhalten. Aktuell gebe es ungefähr 50 Projektvereinbarungen.

Das Personal sei hochqualifiziert und unbefristet beschäftigt. Während der Pause bei den sechs Radschnellverbindungen würden die Mitarbeitenden bezirkliche Maßnahmen entwickeln. Zudem schaue man sich weiterhin bestimmte Abschnitte an, die für die Bezirke interessant sein könnten. Die Zusammenarbeit mit den Bezirken sei sehr gut, auch bei der Netzentwicklung. Er verweise bspw. auf die Maßnahme in der Grunewaldstraße und die Umwidmung der Monumentenstraße als Fahrradstraße. – Derzeit habe die infraVelo 39 besetzte und drei unbesetzte Stellen. Der Wirtschaftlichkeit halber schaue man, ob man diese jetzt besetzen müsse. Mit Bauherrinfunktion, Projektmanagement, Digitalisierung und Zusammenarbeit mit allen Beteiligten sei die infraVelo als landeseigene GmbH in Deutschland einzigartig.

Die bezirkliche Datenbanksoftware und die ParkYourBike-App seien zu unterscheiden. SenMVKU finalisiere derzeit einen Leitfaden zur Grünbeschichtung, an den sich die Bezirke halten würden. Zudem gebe es einen Leitfaden zu den Protektoren bei gesicherten Fahrradstreifen, gefolgt von Handlungsempfehlungen zu Sicherheitserfordernissen. Die infraVelo habe die Baukostensteigerungen im Blick; die Planungen seien solide unterlegt, ggf. erfolgten Anpassungen mit der Senatsverwaltung. Die infraVelo baue aktiv ein Drittel bis ein Viertel aller Radverkehrsanlagen in Berlin und werde in diesem Jahr ca. 5 km Radverkehrsanlagen errichten.

Oda Hassepaß (GRÜNE) bemerkt, dass die infraVelo pragmatisch an die Aufgabe herangehe, planen, aber nicht anordnen könne. Gebe es einen direkten Kontakt, um die Maßnahmen beschleunigt umzusetzen? Wenn es mehr Geld gäbe, wie viele Kilometer mehr könnte die infraVelo umsetzen? Treffe zu, dass Bundesmittel nicht abgegriffen werden könnten, wenn Radschnellverbindungen mit Leistungsphase 2 beendet würden?

Tino Schopf (SPD) fragt, inwieweit angedacht sei, dass die infraVelo Aufgaben der Bezirke übernehme, die vor personellen Herausforderungen stünden, wie diese dann priorisiert würden und ob es schon ein positives Beispiel für Förderungen im Bereich der SenStadt gebe.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erkundigt sich, ob der Leitfaden zur Grünbeschichtung verbindlich sei oder von allen Bezirken freiwillig umgesetzt werde, um Stückwerk zu vermeiden, und ob das Modellprojekt zum Wirtschaftsverkehr in der Grunewaldstraße berücksichtigt werde.

Michael Fugel (GB infraVelo GmbH) unterstreicht, dass das Commitment mit Bezirken und Senatsverwaltung wichtig sei; dann seien Anordnungen kein Problem, und man habe auch Zeit gewonnen. Die infraVelo könnte mit den gegebenen Voraussetzungen 50 Prozent mehr machen, wobei sich Fahrradabstellanlagen nicht in Kilometern beziffern ließen. Wenn ein Bezirk um Unterstützung bitte, dann tue er alles dafür und könne als Geschäftsführer einer GmbH auch relativ schnell und flexibel neue personelle Ressourcen aufbauen, soweit dies

wirtschaftlich vertretbar sei. Dies sei ein strategisches Plus für das Land Berlin. Man überlege sich mit der Senatsverwaltung ein Konstrukt, wie ein Bezirk die infraVelo beauftragen könne, ohne dass die finanzielle Abwicklung über ihren Haushalt laufe. Mit dem Bezirk Steglitz-Zehlendorf sei man über die schnelle Umsetzung von Maßnahmen im Gespräch. Die Leistungsphase 2 reiche nach seiner Kenntnis nicht für eine Bundesförderung. Für die RSV 3 habe man schon Fördermittel beantragt und zugesprochen bekommen. Für die Städtebauförderung gebe es noch kein positives Beispiel; die infraVelo stehe mit SenStadt im Austausch über Projekte in Stadtquartieren. Der Leitfaden sei kein Gesetz; die Bezirke ordneten an, ohne dass die infraVelo darauf direkt Einfluss nehmen könne. In der Grunewaldstraße würden 17 Lade- und Lieferzonen, 50 zusätzliche Stellplätze für den Radverkehr und übersichtlichere Knotenpunkte geschaffen. Man habe mit knappen Mitteln für alle Beteiligten sehr viel erreicht.

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU) teilt mit, dass die Antragstellung auf der Basis der beendeten Planungsphase für die jetzigen Förderprogramme durchaus möglich sei.

Lutz Adam (SenMVKU) ergänzt, dass es immer auf die Förderbedingungen ankomme. Berlin habe für die RSV 3 einen Antrag gestellt und die maximale Summe von 25 Mio. Euro bekommen. Der Antrag sei noch vor der Planungsphase 1 beschieden worden. In der Regel reiche die Vorplanung für eine Antragstellung aus.

Oda Hassepaß (GRÜNE) schlussfolgert, dass die Förderung aller Radschnellverbindungen eingereicht werden könnte, wenn neue Gelder ausgeschrieben würden. – [Lutz Adam (Sen-MVKU): Die Anträge stellen!]

Der **Ausschuss** schließt die Besprechungen ab und nimmt die Vorlagen zur Kenntnis.

Punkt 6 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.