

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Nichtöffentlich zu TOP 7 (neu)

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

57. Sitzung

9. Juli 2025

Beginn: 14.01 Uhr

Schluss: 17.02 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

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt, was Senatorin Bonde tue, um bei der DB InfraGO eine schnelle Reparatur der extrem störanfälligen Stellwerk- und Signalinfrastruktur am Hackeschen Markt, die nahezu täglich zu S-Bahnausfällen führe, zu veranlassen.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) führt aus, dass SenMVKU das Störungsniveau bei der DB InfraGO für unbefriedigend halte. Themen der Infrastrukturqualität würden regelmäßig im Arbeitskreis Infrastruktur S-Bahn an die DB InfraGO adressiert: Schaffung der logistischen Voraussetzungen für eine schnellere Entstörung, Intensivierung der vorbeugenden Instandhaltung zur Verringerung der Störungshäufigkeit und möglichst rascher Ersatz anfalliger Komponenten. In regelmäßigen Abständen finde auf Leitungsebene ein Jour fixe mit dem DB-Konzernbevollmächtigten für diese Region, DB InfraGO und S-Bahn statt. Die VBB GmbH thematisiere anlassbezogen aktuelle Störungsschwerpunkte gegenüber der DB InfraGO. Die Störungen auf der Stadtbahn seien bereits erörtert worden. Zudem stehe sie im Kontakt mit dem Vorsitzenden der Geschäftsführung der S-Bahn Berlin GmbH, der von einem Termin von DB Regio mit DB InfraGO im August berichtet habe, der ihr zu langfristig sei, sodass sie einen Termin mit dem Vorsitzenden der DB InfraGO noch in dieser Woche habe.

Oda Hassepaß (GRÜNE) hebt hervor, dass sehr viel Beschleunigung erforderlich sei, denn die DB InfraGO gehe von einer Behebung in 15 Jahren aus, was nicht hinnehmbar sei. Wie setze sich der Senat beim Bund und der DB dafür ein, dass die Qualität des Streckennetzes angesichts steigender Trassen- und damit auch Ticketpreise so beschaffen sei, dass die vom Senat bestellten Schienenverkehrsleistungen wirklich erbracht werden könnten?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) legt dar, die Trassenpreise würden regelmäßig in den Verkehrsministerkonferenzen adressiert. Bislang seien die Trassenpreise so hoch gewesen, weil die DB InfraGO eine entsprechende Eigenkapitalerhöhung gehabt habe. Das Geld, das der DB jetzt zur Verfügung gestellt werden solle, solle in anderer Form zur Verfügung gestellt werden. Insofern gehe sie nicht von einer weiteren Erhöhung, sondern eher von einer Reduzierung der Trassenpreise aus. SenMVKU poche auf allen Ebenen auf Qualität.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) greift darauf, dass die B. Z. heute getitelt habe, dass die Verkehrssenatorin vor Verkehrsbremsern abtauche. Gemeint sei der gestrige Beschluss des Senats, das Volksbegehren „Berlin autofrei“ ins Parlament einzubringen. Wie stünden die Verkehrsverwaltung und die Senatorin zu diesem Volksbegehren?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) stellt klar, dass sie nicht abgetaucht sei. Am Tag des Verfassungsgerichtsurteils habe sie eine Presseerklärung abgegeben, der zufolge die vom Gericht aufgezeigten erheblichen negativen Folgen verfassungsrechtlich zulässig sein mögen, aber nach ihrer Auffassung nicht sinnvoll und vernünftig seien. Deshalb spreche sie sich klar gegen den Gesetzentwurf der Initiative aus. Ihre Verkehrspolitik bestehe in Angeboten, nicht in Verboten für die Bürger/-innen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erklärt, seine Fraktion teile Letzteres. Was tue der Senat, um die Angebote im ÖPNV – man habe gerade über Störungen im S-Bahn-Verkehr gesprochen, und die BVG funktioniere auch nicht – attraktiver zu machen, damit der eine oder andere sein Auto ggf. stehen lasse?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) äußert, dass sie die Aussage, dass die BVG nicht funktioniere, nicht teile, weil sich die BVG auf einem Stabilitätskurs befinde, der sich bereits positiv auswirke. Man müsse dem Unternehmen die Gelegenheit geben, diesen Stabilitätskurs weiter zu verfolgen. Trotz angespannter Haushaltslage werde der Ausbau des Tram- und U-Bahn-Betriebs weiterverfolgt. Sie verweise bspw. auf die U3, U7 Süd und Nord, U8, U2 und U9.

Kristian Ronneburg (LINKE) führt an, dass es eine Stellungnahme des damaligen rot-grünen Senats zu diesem Volksbegehren gebe. Werde es eine erneute inhaltliche Stellungnahme des Senats zu dem aktuellen Gesetzentwurf geben?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) bejaht dies. Der Senat werde sich mit jedem einzelnen Punkt fundiert und detailliert auseinandersetzen. Dies sei in der Kürze der Zeit seit dem Verfassungsgerichtsurteil nicht möglich gewesen.

Kristian Ronneburg (LINKE) erkundigt sich nach dem Zeitplan. Werde die Volksinitiative dabei einbezogen?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) geht davon aus, dass diese fundierte Stellungnahme spätestens nach der Sommerpause des Parlaments an das Abgeordnetenhaus geleitet werde.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 3 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) berichtet, die Sonder-VMK am 27. Juni habe sich insbesondere mit der Finanzierung des Deutschlandtickets ab 2026 befasst. Die Länder hätten sich zum Deutschlandticket bekannt und forderten, dass der Bund schnellstmöglich einen Entwurf zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vorlege, der die dauerhafte und überjährige Finanzierung des Deutschlandtickets regle. Der Bund wolle den Anteil der Nutzerfinanzierung lt. Koalitionsvertrag bis Ende 2028 stabil halten. Die Länder erwarteten, dass der Bund die damit verbundenen Mehrkosten finanziere. Diese seien bereit, sich bis zu 1,5 Mrd. Euro jährlich an der Finanzierung zu beteiligen. Es werde ein enger Zusammenhang zwischen dem Erfolg des Deutschlandtickets und der Qualität des Verkehrsangebots gesehen.

Die VMK gehe davon aus, dass das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität aufgrund des erheblichen Handlungsbedarfs überwiegend für die Verkehrsinfrastruktur und nach dem Vorrang „Erhalt vor Neubau“ eingesetzt werde, die föderale Mitwirkung bei der weiteren Ausgestaltung des Sondervermögens durch geeignete Beteiligungsprozesse sichergestellt werde, die zugewiesenen Mittel transparent verteilt, überjährig abgerufen und auch als Kofinanzierung zu weiteren Förderprogrammen sowie für in Planung oder im Bau befindliche Maßnahmen eingesetzt werden könnten und von den Sondermitteln für die Ertüchtigung der Infrastruktur für Verteidigungszwecke ein relevanter Teil in die Verkehrsinfrastruktur der Länder fließe.

Der Hauptausschuss habe in der letzten Sitzung die für die Vergabe der S-Bahn-Verkehrsleistungen SBSNS-II vorgesehene VE entsperrt. SenMVKU habe die Entsperrung beantragt, um die Zuschlagserteilung für die Teilnetze haushaltsmäßig abgesichert vornehmen zu können. Brandenburg habe ebenfalls Mittel zur Verfügung gestellt. Weitere Bearbeitungsschritte stünden kurz vor dem Abschluss, z. B. die Beschlussfassung der Gewährträgerversammlung der LSFB, die für Ende Juli vorgesehen sei. Nach rechtskräftiger Zuschlagserteilung im dritten Quartal 2025 würde die Betriebsaufnahme auf den Teilnetzen 2031 erfolgen.

Johannes Kraft (CDU) fragt, ob die Position der Länder, dass auch in Planung befindliche Infrastrukturvorhaben aus dem Sondervermögen finanziert werden könnten, vom Bund geteilt werde und was dafür noch getan werden müsse.

Tino Schopf (SPD) schließt die Frage an, ob die Senatorin dies schon auf die einzelnen Infrastrukturprojekte – i2030, Straßenbahn- und U-Bahn-Ausbau, Brückensanierung – „herunterbrechen“ könne.

Christian Zander (CDU) greift auf, dass eine feste Berechnung für den Preisanstieg beim Deutschlandticket beabsichtigt gewesen sei. Wie werde dies in Zukunft gemacht? Die Abonnentenzahl sei nach der Preiserhöhung um 1 Mio. gesunken. Wie wirke sich dies auf Berlin, auf den Finanzierungsbedarf und die Belastung der öffentlichen Kassen aus?

Linda Vierecke (SPD) bittet um Auskunft, wie SenMVKU den Rückgang der Abonnentenzahl und die Auswirkungen auf die Kassenlage bewerte, auch vor dem Hintergrund, dass man einen verlässlichen, nachhaltigen, guten und bezahlbaren ÖPNV zur Verfügung stellen wolle.

Oda Hassepaß (GRÜNE) spricht an, dass das angekündigte Azubi-Deutschlandticket ab September nicht kommen werde, weil keine Einigung im VBB erreicht worden sei. Bestehe eine andere Möglichkeit für ein ermäßigtes Ticket für Auszubildende ab September? Das Sondervermögen habe ausschließlich für zusätzliche Investitionen verwendet werden sollen. Wie seien damit bereits in Planung oder im Bau befindliche Maßnahmen vereinbar?

Antje Kapek (GRÜNE) fragt, wie sich Klagen gegen die Vergabe der S-Bahn-Leistungen im Worst Case zeitlich auswirken könnten und ob es Möglichkeiten gäbe, Verzögerungen abzuwenden. Sei bereits ein Datum für die Eröffnung des 16. Bauabschnitts der A100 bekannt?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) problematisiert, dass Kofinanzierung bedeute, dass das Land Mittel bereitstellen müsse, um Mittel vom Bund zu erhalten. Gebe es bereits Zahlen, welche Landesmittel dafür erforderlich wären, und seien diese im kommenden Haushalt berücksichtigt? Die gleiche Frage stelle sich für den Landesanteil am Deutschlandticket.

Kristian Ronneburg (LINKE) erkundigt sich, ob zutreffe, dass die nächste VMK im September stattfinden werde, wie die Länder mit dem Bundesverkehrsminister verblieben seien, wie gesprächsbereit der Bund sei und was die unsichere Perspektive beim Deutschlandticket für die angekündigte VBB-Tarifreform bedeute.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) teilt mit, einem Protokoll der Ministerpräsidenten und des Bundeskanzlers sei zu entnehmen, dass es keine zusätzlichen Vorhaben sein müssten, allerdings dürften die Vorhaben nicht vor dem 1. Januar 2025 begonnen haben. SenMVKU habe Listen für Maßnahmen in maximalem Umfang zusammengestellt und SenFin übermittelt. Im Senat werde eine Abstimmung stattfinden, welche Vorhaben über das Sondervermögen finanziert werden sollten. Kofinanzierung beziehe sich auf andere Bundesfördermittel, z. B. nach GVFG. Nach ihrem derzeitigen Kenntnisstand sei dies möglich.

Mit der Preiserhöhung seien die Abozahlen beim Deutschlandticket zurückgegangen. Welche Auswirkungen eine weitere Preiserhöhung hätte, könne sie nicht vorhersehen. Der ÖPNV solle weiterhin möglichst attraktiv bleiben und ausgebaut werden, damit ein Umstieg erfolge.

Berlin habe in der VMK zugesagt, seinen Anteil an den 1,5 Mrd. Euro weiterhin zu übernehmen, und gehe davon aus, dass dieser stabil bleiben werde, wobei Schwankungen nach oben oder unten nicht vorhersehbar seien. Die VMK habe die Gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter beauftragt, ein beschlussfähiges Ausgleichsmodell zur Beendigung der Mindereinnahmen auf Basis pauschaler Ausgleichsbeträge für das Deutschlandticket vorzulegen. Das BMV solle eine Arbeitsgruppe mit Vertretern aller Länder einberufen, die erarbeite, wie Tarifsteigerungen künftig ggf. festgelegt werden könnten, und einen Vorschlag für die Finanzierung ab 2026 unterbreite. Die Ergebnisse sollten in einer weiteren Sonder-VMK besprochen werden. Ein Termin sei ihr noch nicht bekannt. Der Bundesverkehrsminister habe auf ein Mandat mit einer bestimmten Höhe verwiesen, die Landesverkehrsminister hätten das Gleiche gesagt. Insofern müsse man gucken, auf welcher Bundesebene und durch welchen Bundesminister ggf. Bewegung ins Spiel komme. Die VMK habe auch die Weiterentwicklung und Vereinheitlichung von Ticketvertriebs- und Sicherheitsstandards sowie die Einnahmeaufteilung beim Deutschlandticket adressiert.

Brandenburg sei aus der Finanzierung des Azubitickets ausgestiegen. SenMVKU wolle den Auszubildenden schnellstmöglich ein attraktives Angebot machen. Dazu fänden noch Gespräche mit der IHK und der Handwerkskammer statt. – Im Hinblick auf das S-Bahn-Vergabeverfahren bleibe die weitere Entwicklung abzuwarten. Sollte es zu einem Nachprüfungsverfahren vor dem Kammergericht kommen, könne sie dessen Dauer nicht einschätzen. – Zur Inbetriebnahme der A100 lägen ihr keine neuen Erkenntnisse vor.

Tino Schopf (SPD) geht davon aus, dass es sich um eine priorisierte Maßnahmenliste handle. Sei „Erhalt vor Neubau“ zwingend erforderlich? Inwieweit stünden die Projekte aus i2030 in der Liste? Sei dazu im Vorfeld eine Abstimmung mit Brandenburg erfolgt?

Daniel Wesener (GRÜNE) äußert die Vermutung, dass SenMVKU Maßnahmen im Umfang des Berliner Anteils am Sondervermögen Infrastruktur angemeldet habe. Es gebe die Idee, bestimmte Projekte gemeinsam mit Brandenburg anzumelden, was sinnvoll wäre.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, ob auch Planungsmittel für das Sondervermögen angemeldet werden könnten und beim Ausgleichsmodell für das Deutschlandticket geplant sei, die Einnahmen künftig nicht einnahmeausfall-, sondern nachfrageorientiert aufzuteilen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erkundigt sich, ob eine Kofinanzierung der Maßnahmen durch die Länder „völlig vom Tisch“ sei, welche im Bau befindlichen Maßnahmen erst nach dem 1. Januar 2025 begonnen worden seien und welche drei Topvorhaben auf der Liste stünden.

Oda Hassepaß (GRÜNE) sagt, dass die Einnahmen in Berlin seit Einführung des Deutschlandtickets gestiegen seien, sodass unklar sei, warum Berlin nicht von einem nachfrageorientierten Ausgleichsmodell profitierte. Weshalb sei die Einigung mit Brandenburg erforderlich, wenn man ab 1. September ein rabattiertes Deutschlandticket für Azubis einführen wolle?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erläutert, dass die Verkehrsminister Erhalt vor Neubau forderten, weil es sinnvoll sei, zunächst marode Infrastruktur zu sanieren, z. B. Brücken. Maßnahmen aus i2030 seien in der Liste enthalten. Nicht bei der Anmeldung zum Sondervermögen, aber bei der Priorisierung von i2030-Maßnahmen stehe SenMVKU mit Brandenburg ständig im Austausch. Bei der U7-Verlängerung Süd hätte Brandenburg durch das Son-

dervermögen Möglichkeiten der Finanzierung, statt wie bisher auf die Gemeinde Schönefeld und den Landkreis Dahme-Spreewald zu verweisen. Planungsmittel seien in der Forderung der Verkehrsminister enthalten. Diese gehörten für sie zu den Investitionsmitteln. Ihr sei nicht bekannt, dass die Länder einen gewissen Schlüssel zur Kofinanzierung zu erbringen hätten. Seit 1. Januar 2025 seien einige Brücken im Bau, zudem Teilgewerke, z. B. Marzahner Knoten. Topvorhaben seien Brücken, der Marzahner Knoten und U-Bahn-Vorhaben.

Flächenländer, die nicht so stark besiedelt seien und nicht so viele Tickets verkauften, stünden etwas besser da als Bayern, Baden-Württemberg und Berlin. Sie warte nicht darauf, dass sich Brandenburg noch einmal am Azubiticket beteilige, sondern tue mit IHK und Handwerkskammer zusammen möglichst kurzfristig das Mögliche.

Der **Ausschuss** schließt den Tagesordnungspunkt ab.

Punkt 4 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs

[0388](#)

Lieber den Überblick behalten als das Nachsehen haben – Umsetzung von § 49 BauO Bln (Ablöse für Fahrradstellplätze)

Mobil

(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD)

Tino Schopf (SPD) schildert, wer in Berlin baue, müsse auch ausreichend Fahrradabstellplätze errichten oder einen Ablösebetrag zahlen. Angaben über Errichtung bzw. Nichterrichtung, Ablösebeträge und deren Verwendung sowie Fälle von Nichteinziehung seien nur lückenhaft vorhanden. Wie werde sichergestellt, dass Ablösebeträge korrekt erhoben sowie zweckmäßig und zweckgebunden eingesetzt würden?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) fragt, inwieweit der Senat darauf dränge, dass möglichst viele Fahrradabstellanlagen gebaut und möglichst wenig Ablösebeträge gezahlt würden, denn Ablösebeträge seien nur die Ausnahme, und wie viele Fahrradabstellplätze gebaut worden seien.

Oda Hassepaß (GRÜNE) bittet um Auskunft, in welcher Höhe in den letzten Jahren Ablösebeträge gezahlt worden seien, wie viele Fahrradabstellplätze die Bezirke damit errichtet hätten und welche Anreize der Senat setze, damit die Bauherren Fahrradabstellplätze selbst und in der geforderten Qualität errichteten, statt sich freizukaufen.

Johannes Kraft (CDU) konstatiert, dass es große Unterschiede zwischen den Bezirken gebe. Habe der Senat Erkenntnisse über die Ursachen? Eigentlich hätten zwei BzStR eingeladen werden sollen, aber es habe Unklarheiten über die fachliche Zuständigkeit – Straßen- und Grünflächenamt, Bau- und Wohnungsaufsicht oder Stadtplanung – gegeben. Er beantrage Vertagung nach der Aussprache, damit beim nächsten Mal die zuständigen BzStR aus Charlottenburg-Wilmersdorf und Treptow-Köpenick teilnehmen könnten.

Niklas Schenker (LINKE) erkundigt sich nach den gezahlten Summen in den einzelnen Bezirken. Bei welchen Bauvorhaben bestehe diese Verpflichtung, bei welchen nicht? Betreffende

diese auch bauliche Verdichtungen bestehender Anlagen? Inwieweit habe der Senat eine stärkere Verpflichtung evaluiert? Inwieweit sei diese kongruent mit der Umsetzung von Anlagen durch die Bezirke?

Tino Schopf (SPD) bemerkt, die Qualität und Quantität der Berichte der Bezirke seien unterschiedlich. Nach der AV Stellplätze von 2021 müssten die Bezirke an die SenStadt berichten, die einen Bericht an die SenMVKU weitergebe. Berichten der Bezirke zufolge fänden Prüfungen und Kontrollen vor Ort nicht statt, es werde geltend gemacht, dass Hinweise von Eigentümern auf Defizite nicht vorlägen, mitunter erfolgten aufgrund personeller Engpässe keine Einschätzungen, oder es werde kein gesetzlicher Auftrag gesehen, obwohl die Verpflichtung in der BauO festgelegt sei. Wie gehe SenStadt mit solchen Berichten um? Was müsse sich ändern? Neben den personellen Kapazitäten gehe es vermutlich um Technik, einheitliche Software und Programme sowie einheitliche Führung.

Oda Hassepaß (GRÜNE) bittet darum, das betreffende Dokument zur Verfügung zu stellen, denn ihrer Fraktion liege dieses nicht vor.

Michael Réthy (SenStadt) trägt vor, SenStadt halte nicht nach, ob Ablösebeträge korrekt erfolgten; es gebe keine Hinweise auf Unkorrektheiten. In der Zusammenstellung von 2022 seien die Anzahl der Stellplätze und die eingenommenen Ablösebeträge kongruent. Wie viele Abstellplätze insgesamt gebaut würden, könne er nicht sagen. Zu einem attraktiven Bauvorhaben gehörten heutzutage auch Fahrradabstellplätze. Die Ablösebeträge lägen laut Verordnung außerhalb des S-Bahn-Rings bei 250 und innerhalb des S-Bahn-Rings bei 500 Euro pro Fahrradabstellplatz. SenStadt erhebe nicht, was hier tatsächlich getan werde. Im elektronischen Baugenehmigungsverfahren erfolgten keine Eingaben über die Fahrradabstellplätze und die Ablösebeträge. Das Verfahren solle möglichst frei von zusätzlichen Daten gehalten werden, da die Kapazitäten der Bauaufsichtsämter problematisch seien. Es gebe statistische Erhebungen, die aber nichts mit dem Genehmigungsverfahren zu tun hätten. Beim Radverkehrsplan erfolgten Abfragen in den Bezirken. Unterschiede zwischen den Bezirken hingen damit zusammen, dass innerhalb des S-Bahn-Rings höhere Beträge gefordert würden als außerhalb des S-Bahn-Rings. Der Druck, außerhalb des S-Bahn-Rings abzulösen, sei weniger hoch, weil man mehr Platz auf dem Grundstück habe. Teilweise gebe es dort gar keine abgelösten Stellplätze. In der AV Stellplatz sei festgelegt, welche Zahl von Stellplätzen für Wohnungen gebaut werden müsse. Bei den eigenen Hochbaumaßnahmen und den Wohnungsbauten der städtischen Wohnungsbauunternehmen würden die Fahrradabstellplätze immer gebaut. Nur Private lösten Stellplätze ab. Wenn Bezirke sagten, sie wüssten nicht genau, wie viele gebaut worden seien, beziehe sich dies oft auf Stellplätze im öffentlichen Raum, die nicht mit einer Baumaßnahme zusammenhingen. Dies sei dann ein Thema für SenMVKU.

Johannes Kraft (CDU) geht davon aus, dass die Zahl der Stellplätze und ggf. Ablösebeträge in der Baugenehmigung stünden. Werde die Abgeschlossenheitsbescheinigung nur dann erteilt, wenn die Errichtung der Fahrradabstellanlagen bzw. die Zahlung der Ablösebeträge überprüft worden sei? Sei dafür die bezirkliche Bau- und Wohnungsaufsicht zuständig? Wenn das Verfahren so geregelt sei, gebe es keine Grauzone. Daher irritiere ihn die Datenlage in den Bezirken. Dass nicht bekannt sei, wie viele Fahrradabstellanlagen errichtet worden seien, sei schwer erklärbar, auch wenn es noch keine digitale Bauakte gebe. Es müsse möglich sein, solche Daten zu erheben. Vermutlich entgingen dem Land Berlin dadurch auch Einnahmen. Wer kontrolliere, ob die eingenommenen Ablösebeträge zweckentsprechend, also für die Er-

richtung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum verwendet würden? Dies würde die Bezirkshaushalte entlasten. Was könne zwischen SenStadt und Bezirken hinsichtlich der Anforderungen an die Berichte, der Daten- und Faktenlage verbessert werden? Die Koalitionsfraktionen sähen Nachsteuerungsbedarf.

Tino Schopf (SPD) bittet um Auskunft, wer die Berichte der Bezirke zur Kenntnis erhalte und ggf. einschreite, wenn Berichte unzulänglich seien, damit dem Land Berlin keine Gelder entgingen. Wie seien die Beträge von 250 bzw. 500 Euro entstanden? Die Errichtung eines Fahrradbügels koste ungefähr 800 Euro. Solange der Ablösebetrag mit 250 oder 500 Euro günstiger sei, würden Eigentümer wahrscheinlich eher den Ablösebetrag zahlen. Die Änderung der Beträge müsse aus seiner Sicht erfolgen. Wer sei dafür zuständig?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) unterstreicht, in den Genehmigungsverfahren müssten die Zahlen der Fahrradabstellplätze bzw. der Summen der Ablösebeträge vorkommen, sodass deren Dokumentation und Mitteilung keine zusätzliche Bürokratie sei. Nur so könne man sichergehen, dass dem Recht Genüge getan werde. Dies sehe er im Moment nicht. Welche Vorschläge habe SenStadt dazu? Treffe zu, dass SenStadt und Bezirke keinen Einfluss auf Bauherren nähmen, dass die Errichtung von Fahrradabstellanlagen prioritär sei?

Niklas Schenker (LINKE) fragt, in welcher Art und Weise die Errichtung von Fahrradabstellanlagen überprüft werde. Er sei pessimistisch, dass dies überall ohne Kontrollen umgesetzt werde. Ablösebeträge von 250 bzw. 500 Euro seien viel zu gering. Was koste die Errichtung eines Stellplatzes bzw. eines Kontingents von Stellplätzen für Fahrräder und Kfz?

Lars Bocian (CDU) erkundigt sich nach den Preisen für unterschiedliche Kategorien von Fahrradabstellplätzen: überdacht/nicht überdacht, verschlossen/unverschlossen.

Michael Réthy (SenStadt) stellt klar, die Abgeschlossenheitsbescheinigung betreffe Eigentumswohnungen; gemeint sei offenbar die Baubeendigungsanzeige des Bauherrn, in der dieser zusichere, dass er alles so gebaut habe, wie es genehmigt worden sei, ggf. auch Fahrradabstellanlagen. Das Bauaufsichtsamt überprüfe nicht, ob alle Dinge in der Baugenehmigung eingehalten worden seien. Sollte es Hinweise auf Verstöße geben, werde diesen natürlich nachgegangen. Ihm lägen keine Hinweise vor, dass die Errichtung von Abstellplätzen bzw. die Zahlung von Ablösebeträgen nicht erfolgt sei. Lt. BauO müssten die Ablösebeträge für den Bau von Fahrradabstellplätzen verwendet werden. Die zweckentsprechende Verausgabe werde finanztechnisch über bestimmte Titel und Kassenzeichen sichergestellt. Die Mittel seien ins nächste Jahr übertragbar. Ablösebeträge müssten vor dem Bau gezahlt werden; ohne Zahlung gebe es keine Baugenehmigung. Die Höhe der Ablösebeträge sollte überprüft werden; die Verordnung sei von 2008 und stelle auf die damaligen Grundstücks- und Baupreise ab. Die elektronische Baugenehmigung werde weiter optimiert; dazu könnte dann auch eine Abfrage gehören, welche Stellplätze gebaut bzw. abgelöst würden.

Niklas Schenker (LINKE) fragt nach, ob Herr Réthy die genannten 800 Euro Baukosten bestätigen könne. Im Übrigen seien die Baukosten innerhalb und außerhalb des S-Bahn-Rings nicht unterschiedlich. – [Zuruf: Grundstückspreise!] – Die Baukosten für Fahrradabstellanlagen seien nicht anders. Außerdem müsse die Erfüllung bestimmter Pflichten durch Vorhabenträger nicht notwendigerweise mit den Grundstückspreisen korrespondieren.

Lars Bocian (CDU) schließt die Fragen an, wie ein Stellplatz definiert sei, ob er abschließbar und überdacht sein müsse und was den Preis ausmache. Ob ein Grundstück 4 000 oder 300 Euro/m² koste, sei schon wichtig.

Johannes Kraft (CDU) äußert, dass die Fertigstellungen angezeigt und Stichprobenkontrollen durchgeführt würden. Wie viele Stichprobenkontrollen erfolgten, und werde dabei auch auf die Umsetzung von § 49 Abs. 2 BauO geachtet?

Tino Schopf (SPD) bittet darzulegen, was SenStadt und SenMVKU mit den Berichten der Bezirke, die in Quantität und Qualität sehr unterschiedlich seien, machten. Es könne nicht sein, dass einige Bezirke gar nicht berichteten. Was müsse sich aus Sicht der SenStadt ändern?

Michael Réthy (SenStadt) antwortet, es gebe in Berlin keine Vorgaben für Kfz-Stellplätze, nur für behindertengerechte Stellplätze. Die Mindestanforderungen seien in der AV Stellplätze genau dargestellt. Es müssten Fahrradbügel sein. Gemäß § 49 Abs. 3 BauO dürften die Ablösebeträge 90 Prozent der durchschnittlichen Herstellungskosten unter Berücksichtigung anteiliger Grundstücksflächen nicht übersteigen. Insofern spielten Grundstücksflächen eine Rolle; in der Innenstadt schlugen höhere Kosten zu Buche. Dies werde grob durch zwei verschiedene Ablösebeträge erfasst. Eine genauere Aufgliederung wäre mit zusätzlichem Verwaltungsaufwand verbunden. Anlass der statistischen Abfragen sei der Radverkehrsplan. Die Abfragen von 2022 böten kein schlechtes Bild hinsichtlich der Zuverlässigkeit der Daten. Irritierend sei, dass der am meisten betroffene Bezirk Mitte keine Angaben gemacht habe, zumal dort die höheren Ablösebeträge fällig seien. Mittelfristig könne SenStadt solche Abfragen im elektronischen Baugenehmigungsverfahren verankern.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erkundigt sich nach der Erfassung der behindertengerechten Stellplätze im Vergleich zu den Fahrradabstellplätzen.

Tino Schopf (SPD) stellt die Nachfrage, bis wann neue Ablösebeträge festgelegt werden könnten. Die Einnahmen stünden den Bezirken für entsprechende Radinfrastrukturprojekte im öffentlichen Raum zur Verfügung. Daher müssten alle Interesse an diesen Einnahmen haben.

Michael Réthy (SenStadt) betont, die Ablösebeträge dürften nur für Fahrradabstellplätze, nicht für Fahrradwege verwendet werden. Bei Kfz-Stellplätzen für behinderte Menschen sei keine Ablösung möglich. Sie stünden stärker im Fokus, und es sei auffälliger, wenn sie nicht gebaut würden. Bisher hätten die Bezirke keine Probleme an SenStadt herangetragen, auch hinsichtlich der Höhe der Ablösebeträge. Wie viel Zeit nötig wäre, um die Verordnung zu ändern, könne er im Moment nicht sagen. Beim nächsten Mal wäre eine Aussage möglich.

Im Weiteren vertagt.

Punkt 5 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0398](#)
Die Konsequenzen des CDU-Radwegestopps in Berlin – wie kommen die Menschen endlich zu verkehrssicheren Radwegen in ihrer Stadt?
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) Mobil
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0298](#)
Radwegestopp ohne Ende – der Senat stoppt Radschnellverbindungen, hängt die Menschen in den Außenbezirken ab und lässt Fördermittel des Bundes verfallen
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) Mobil
- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0151](#)
Mehr Radverkehr in Berlin: Wie geht es weiter mit Radverkehrsplan und Radverkehrsnetz?
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke) Mobil
- d) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0150](#)
Konzept für Park&Ride und Bike&Ride-Anlagen für mehr Umstieg auf den ÖPNV
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke) Mobil

Oda Hassepaß (GRÜNE) schildert, dass ein Drittel der Berliner/-innen mit dem Fahrrad zur Arbeit fahre. Fahrräder seien schnell, platzsparend, klimafreundlich, günstig und angesichts bröckelnder Brücken und der BVG-Krise empfehlenswert. Die Menschen brauchten eine sichere und zuverlässige Radinfrastruktur. Bei Regierungsantritt habe Schwarz-Rot erklärt, mehr Radwege als die Vorgänger zu bauen, jedoch seien drei Jahre in Folge weniger Radwege realisiert worden. Es habe einen Radwegestopp gegeben. Projekte seien abgemeldet, zugesagte Bundesfördermittel zurückgegeben und kaum neue Planungen begonnen worden.

Niklas Schenker (LINKE) vertritt die Ansicht, dass der Senat kein großes Interesse habe, den Radverkehr voranzubringen, insbesondere B+R.

Senatorin Ute Bode (SenMVKU) hält entgegen, dass von einem Radwegestopp keine Rede sein könne. Die Planungen seien überprüft worden, um die Belange des ÖPNV, Ver- und Entsorgungsverkehrs, Wirtschaftsverkehrs und der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden angemessen zu berücksichtigen. Ohne diese Überprüfung wären im Nachgang der Umsetzung Konflikte festgestellt worden, denen mit Mehraufwand hätte abgeholfen werden müssen. Sie verweise bspw. auf Schleppkurven von Lkw, die Radfahrende gefährdeten. Die Bezirke, die überwiegend für den Radwegesbau zuständig seien, seien personell nicht so gut ausgestattet. Daher habe SenMVKU die infraVelo gebeten, die Bezirke zu unterstützen. Derzeit befänden sich Radverkehrsanlagen mit ca. 67 km Länge in der Planung, die schnellstmöglich

umgesetzt werden sollten. In der Umsetzung befänden sich derzeit 26 km. 2025 würden nach derzeitigem Stand und konservativer Schätzung knapp 18 km fertiggestellt. Bei den Radschnellwegeverbindungen habe SenMVKU eine Priorisierung und insofern ein Einfrieren der Planungen vornehmen müssen, weil die Vorgängerregierung nicht bedacht habe, wie diese finanziert werden könnten. 80 Mio. Euro SIWA-Mittel seien vorgesehen gewesen, nach derzeitiger Schätzung jedoch 340 Mio. Euro erforderlich. Drei Radschnellwegeverbindungen würden weiterhin intensiv bearbeitet. Die Strecke am Kronprinzessinnenweg sei hoch priorisiert und werde mit Bundesmitteln gefördert. Die Planfeststellungsunterlagen sollten in der zweiten Jahreshälfte 2025 eingereicht werden. Der Beginn der Fortschreibung des Radverkehrsplans unter Einbeziehung des „FahrRats“ und des RdB sei für Anfang 2026 vorgesehen.

Seit 2023 würden neue P+R- und B+R-Anlagen an berlinrelevanten Bahnhöfen in Brandenburg finanziert, um einen wohnortnahen Umstieg auf die Schiene zu fördern. In Berlin herrsche in Bahnhofsnähe eine hohe Nutzungskonkurrenz, sodass der Fokus auf dem Bau von B+R-Anlagen und der effizienten Nutzung bestehender P+R-Anlagen liege. Laufende Planungen in Berlin und freigegebene Finanzierungsmittel für Brandenburg führten zu einer Erfüllung der Zielmarke von 10 000 Abstellplätzen. 3 561 seien bereits genehmigte Abstellflächen in Brandenburg, 7 300 geplante B+R-Abstellflächen in Berlin.

Oda Hassepaß (GRÜNE) wendet ein, dass von den 80 Mio. Euro im SIWA nur noch 40 übrig seien. Die Frage sei, wie man Mittel herausnehmen könne, wenn diese nicht ausreichten. Sei gesichert, dass die Ausschreibung für das Fahrradverleihsystem sofort starten könne, wenn ab 2026 Haushaltsmittel dafür bereit stünden? Wie stehe es um die weitere Finanzierung von Radwegen im neuen Doppelhaushalt über die 500 000 Euro in der Investitionsplanung hinaus? Warum seien Fahrradparkhäuser, z. B. in Pankow, gestrichen worden? Wann könnten alle Beschäftigten im öffentlichen Dienst mit dem Fahrradleasingangebot für das Jobrad rechnen? Warum sei die Senatorin dem Kompromissvorschlag für die Kantstraße nicht gefolgt, einige Parkplätze in Lieferzonen und damit in Aufstellflächen für die Feuerwehr umzuwandeln und den sicheren Radweg zu erhalten? Kombinierte Bus- und Radspuren seien nach Ansicht der BVG gefährlich und bremsten die Busse aus. Weshalb werde dies ignoriert?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) bemerkt, dass P+R- und B+R-Anlagen in Brandenburg eigentlich sinnvoll, allerdings 2024 nur Plätze in Fangschleuse in der Nähe des Tesla-Geländes entstanden seien, wovon die Tesla-Beschäftigten profitierten, die aber nicht Pendler nach Berlin seien. Wie werde sichergestellt, dass solche Anlagen wirklich Pendlern zugutekämen? Die grünen Verkehrssenatorinnen hätten verhindert, dass Gelder in die Sanierung alter Radwege investiert würden, und sich auf neue Fahrradstreifen kapriziert, was etwas aufgeweicht worden sei. Inwieweit würden zurzeit alte Hochbordradwege saniert?

Niklas Schenker (LINKE) hebt hervor, dass 18 km weit entfernt von den gesetzlichen Jahresausbauzielen seien. Die Zahl der fertiggestellten Radwege steige nicht, wie es zur Umsetzung des Radverkehrsplans erforderlich wäre, sondern sinke kontinuierlich. Angesichts der bereits durchgeführten Vorplanungen hätte man einen Anstieg erwarten müssen. Wenn dies nicht auf den Radwegestopp zurückzuführen sei, welche Gründe gebe es dafür? Beabsichtige der Senat eine Trendumkehr beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur? Wie stelle sich die Ausschöpfung der Radverkehrstitel in diesem Jahr dar? Welches seien die größten Nadelöhre, Personal, Mittel? Inwieweit könnten und sollten Mittel aus dem Sondervermögen für Radverkehrsanlagen eingesetzt werden? Welche Vorbereitungen treffe der Senat? Wie werde das

durch die Einstellung von Planungen für Radschnellverbindungen freigewordene Personal eingesetzt? Sei beabsichtigt, die Planungen von Radschnellverbindungen wieder aufzunehmen und voranzutreiben, um Mittel aus dem Sondervermögen auch dafür nutzen zu können?

Linda Vierecke (SPD) begrüßt, dass die infraVelo die Bezirke unterstütze. Sie interessiere, wo genau was gemacht werde. Dieser Senat sei nicht für 18 km angetreten, sondern habe versprochen, dass es nicht weniger werde als in den Jahren davor. Wie wolle die Senatorin dies steigern? Sie rate an, auf den Radwegestopp zu verzichten, denn dieser habe Folgen. Bei den Radschnellverbindungen interessiere sie, welche Bundesmittel sich die Senatorin anschauere. Für eine klimaneutrale Mobilität spiele der Radverkehr eine Rolle.

Tino Schopf (SPD) fragt, inwiefern der Senat bei der Auswahl der Standorte in Brandenburg konkret eingebunden sei, nach welchen Kriterien diese ausgewählt würden, welchen Bedarf der Senat für B+R- und P+R-Anlagen in Berlin sehe und welche Erkenntnisse über die durchschnittliche Auslastung der bestehenden B+R- und P+R-Anlagen in Berlin bestünden.

Johannes Kraft (CDU) erklärt, dass die Radschnellwegeverbindungen Goldstandard mit hohen Planungs- und Baukosten seien. Deshalb betrachte die Koalition, wie diese realistisch finanzierbar und angesichts der Kapazitäten bei den Planern und Baufirmen umsetzbar seien; zudem sei das Planungsrecht sehr kompliziert. Die RSVs würden an bestimmten Planungsstufen qualifiziert beendet und könnten jederzeit wieder aufgenommen werden, wenn die finanziellen Mittel und die Notwendigkeit da seien. Wenn man nicht planvoll vorgehe und priorisiere, führe dies zu Ergebnissen wie in der Schönhauser Allee, wo für viel Geld 800 m geschützte Radverkehrsanlage gebaut worden seien, die nicht mehr genutzt werden könnten, weil die bauliche Umsetzung mangelhaft gewesen sei und man die Anschlüsse an den Kreuzungen nicht betrachtet habe. Für die Koalition sei Verkehrssicherheit an Kreuzungs- und Knotenpunkten besonders wichtig. Einzelne Schnellschüsse ohne Netzwirkung seien nicht sinnvoll und in der jetzigen Haushaltslage nicht angezeigt. Die beschränkten Ressourcen müsse man möglichst effizient für die Verkehrssicherheit, auch beim Radverkehr, einsetzen.

Oda Hassepaß (GRÜNE) trägt vor, dass Senatorin Bonde in einem Radiointerview zum „Mauerbau am Görlitzer Park“ erklärt habe, dass dieser zwar viel Geld koste, man dieses aber gerne ausbebe, wenn es um die Sicherheit der Bürger/-innen gehe. Bei den Radwegen gehe es ebenfalls um die Sicherheit der Bürger/-innen, sodass die Senatorin das Geld hier gerne ausgeben müsste. Der CDU-Bundesverkehrsminister habe im Fernsehen erklärt, dass das Fahrrad auf dem Weg nach vorne sei und der Radverkehr mit langfristiger Bundesförderung deutlich gestärkt werden solle. Berlin solle sich die Bundesförderung „schnappen“ und ausbauen, was gehe. Worauf warte die Senatorin? Sei ihr die Sicherheit der Radfahrenden so wenig wert?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) teilt mit, im SIWA seien noch 50 Mio. Euro für die Radschnellverbindungen enthalten. 30 Mio. Euro seien für die seismologische Erkundung der Tiefengeothermie herausgenommen worden, weil die Vorgängerregierung keine Vorsorge getroffen habe und dafür keine Mittel zur Verfügung gestanden hätten. SenMVKU habe Radschnellwegeverbindungen priorisiert; die anderen Maßnahmen seien qualifiziert beendet und könnten jederzeit reaktiviert werden. Das Fahrradverleihsystem befinde sich nicht in der Ausschreibung; man habe dafür keine finanziellen Mittel, nextbike bleibe in Berlin am Markt. Der Senat sei derzeit dabei, sich auf den Doppelhaushalt zu verständigen. Insofern werde sie jetzt keine Aussage dazu treffen. Weil man kein Geld habe, würden weniger Fahrradabstell-

plätze an S-Bahnhöfen gebaut. Gleichwohl würden 7 300 Fahrradabstellplätze in Berlin gebaut, davon ca. 3 500 in Fahrradparkhäusern an den Bahnhöfen Schöneweide, Ostkreuz und Mahlsdorf und ca. 3 800 freie bzw. gesicherte Stellplätze an S- und U-Bahnhöfen. Zur Auslastung der Parkhäuser lägen ihr keine Zahlen vor. Das Thema Jobrad für die Berliner Beschäftigten liege bei SenFin und hätte schon von der Vorgängerregierung umgesetzt werden können.

Zur Kantstraße habe die Feuerwehr an das Bezirksamt geschrieben, dass nicht mehr sicher angeleitet werden könne, um die Menschen in den oberen Etagen zu retten. Alternative wären die Umgestaltung des Mittelstreifens sowie weitere Maßnahmen gewesen. Kreuzungen anders zu sehen und mehr Ladeflächen vorzusehen, sei nicht ausreichend. Die jetzige Lösung könne schnell umgesetzt werden und sei nicht so kostenintensiv wie die Veränderung des Mittelstreifens. Die angeführte Aussage der BVG zu Busspuren mit Radverkehr sei ihr nicht bekannt. In der Kantstraße handele es sich nicht um die einzige Busspur mit Radverkehr. Nach ihrer Kenntnis habe die BVG dies für gut befunden.

Zu Plätzen allein in Fangschleuse würden ihre „Kollegen“ noch etwas sagen. Aus ihrer Zeit als VBB-Geschäftsführerin könne sie 13 Standorte mit 14 Maßnahmen in den umliegenden Landkreisen mit Unterstützung Berlins bestätigen. Die Sanierung alter Radwege werde fortgesetzt, sei aber sehr kostenintensiv, sodass man darauf achten müsse, wo schnell Erfolge erzielt werden könnten. Auch die Vorgängerregierungen hätten die Kilometervorgabe im Mobilitätsgesetz nicht erreicht, obwohl sie die „Low-hanging Fruits abgeräumt“ hätten. Es werde immer komplizierter, Radwege zu bauen oder alte Radwege zu ertüchtigen. Man müsse stärker gewichten, ob Knotenpunkte und Kreuzungsbereiche sicherer geworden seien.

In der Liste zum Sondervermögen seien auch Radverkehrsmaßnahmen enthalten. Freigewordenes Personal sehe sie nicht, denn von einem Radwegestopp könne keine Rede sein. Mit Ausnahme von drei Maßnahmen befänden sich alle in der Planung, im Bau oder seien schon umgesetzt. Zwei Radwege würden von den Bezirken neu geplant. Nur ein Projekt sei eingestellt worden. Grunewaldstraße, Hauptstraße und Berliner Straße seien Projekte der infraVelo. SenMVKU versuche natürlich, Bundesmittel so gut wie möglich auszuschöpfen und dann auch Radwege zu bauen. Der Vorwurf, dass sie keine Radwege bauen wolle, sei befremdlich, jedoch stünden dafür die Mittel nicht zur Verfügung. Eine spezielle Gruppe befasse sich daher mit Förderkulissen des Bundes. Zur Vereinbarung mit Brandenburg habe sie bereits ausgeführt. Die Ausführungen des Herrn Abg. Kraft zur Verkehrssicherheit teile sie.

Daniel Wesener (GRÜNE) vertritt die Ansicht, wenn eine KI die Ausführungen der Senatorin und des Herrn Abg. Kraft als Fazit zusammenfasste, lautete dieses, dass eine gute und sichere Radinfrastruktur keine politische Priorität habe. Beim Radverkehr gehe gar nichts außer Rückbau und Stopp. SenMVKU priorisiere zugunsten anderer Projekte. Hier rede man über zweistellige Millionenbeträge, während es sonst in der Verkehrspolitik meistens um Milliarden gehe. Wie groß sei der Anteil der Radwegeinfrastruktur und Verkehrssicherheit bei der Anmeldung für die 5 Mrd. Euro, und um wie viele Projekte gehe es?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erwidert, jeder in der Stadt habe sich gefreut, dass die ideologiebetriebene Radverkehrspolitik der Grünen aufgehört habe. Die grünen Verkehrssenatorinnen hätten nicht in die Barrierefreiheit und den ÖPNV investiert, sondern Unsummen in die Schönhauser Allee und Karl-Marx-Allee und in unsinnige Projekte in der Kantstraße gesteckt,

die Menschen gefährdeten. Es sei richtig, dass dies ein Ende habe. Der Vertrag mit nextbike ende am 30. Juni 2025; im Anschluss beginne die Rückbauphase des Systems, insbesondere der baulichen Stationen. In welcher Form bleibe nextbike am Markt? Angesichts des Rückbaus sei die Fortsetzung für nextbike nicht sinnvoll.

Oda Hassepaß (GRÜNE) äußert, bei einem Rettungseinsatz in der Kantstraße würde die Feuerwehr nicht durch den Radweg, sondern durch parkende Autos behindert. Sie bitte die Senatorin, Herrn Falk zu fragen, was die Busfahrer/-innen von einer kombinierten Bus- und Radspur hielten. Diese hätten ihr bestätigt, dass dies für die Radfahrenden gefährlich sei und die Busse ausbremse. Sie würde gerne wissen, ob Herr Falk dies anders sehe. Wie viele Kilometer Hochbordradwege seien in diesem Jahr „gemacht“ worden? Bei den Radschnellverbindungen kämen 75 Prozent der Mittel vom Bund, sodass 50 Mio. im SIWA zu 150 Mio. Euro vom Bund geführt hätten. In der Schönhauser Allee hätten schwere Baufahrzeuge die Protektion der Radwege weggedrückt. Bei der Sicherheit für Radfahrende zähle jeder Kilometer. Sehr viele Menschen seien mit dem Rad unterwegs und wünschten sich Radwege.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) merkt an, dass eine KI sicherlich ein anderes Ergebnis als das von Herrn Abg. Wesener genannte ermitteln würde. SenMVKU sei nach wie vor für eine gute und sichere Radwegeinfrastruktur und würde gerne mehr bauen, wenn es möglich wäre. Ihr Haus habe nicht nur 5 Mrd. Euro angemeldet. Angesichts der langen Liste können sie im Moment nicht sagen, um wie viele Radverkehrsprojekte es sich handele. Das von Berlin unterstützte Fahrradverleihsystem existiere nicht mehr, nextbike sei trotzdem am Markt geblieben und mit 5 000 Fahrrädern in Berlin unterwegs. Offensichtlich handele es sich um einen guten Markt, wenn ein Unternehmen auch ohne Unterstützung des Staates am Markt bleibe. Mit Herrn Falk werde sie sich gerne austauschen. Für die Radschnellverbindungen hätte der Bund Berlin nur 24 Mio. Euro zur Verfügung gestellt.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechungen ab.

Punkt 6 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD
Drucksache 19/2357

[0378](#)
Mobil

Ein Regionalbahnhof für Buch

Johannes Kraft (CDU) führt an, dass die Straßen und der SPNV im Pankower Norden und im Verflechtungsraum mit den Umlandgemeinden bereits stark belastet und weitere neue Wohngebiete geplant seien. Auf dem Forschungscampus in Buch arbeiteten über 2 500 Menschen, die im Wesentlichen auf gute Verkehrsverbindungen angewiesen seien. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis eines Turmbahnhofs am Karower Kreuz lasse sich nicht darstellen, da viele Brückenbauwerke errichtet werden müssten und das Karower Kreuz vor Kurzem erneuert worden sei. Für die Durchbindung der S75 seien die Brückenbauwerke nicht ausgelegt. Daher sei eine Realisierung unwahrscheinlich. Ein Regionalbahnhof in Buch wäre deutlich kostengünstiger. Flächen seien vorhanden. Er würde Verbindungen zum BER, ins Berliner Zentrum, nach Bernau, Eberswalde und Stettin ermöglichen, hätte große verkehrliche Effekte für die Region, böte eine Umsteigemöglichkeit zur S2 und wäre ein attraktives Angebot für Pendler/-innen zum Umstieg auf den ÖPNV. Die BVV Pankow habe sich 2018 dafür ausgesprochen.

Oda Hassepaß (GRÜNE) wirft die Frage auf, wie sich ein Regionalbahnhof in Buch auf den in der Nähe geplanten Turmbahnhof am Karower Kreuz, der im Rahmen der i2030-Projekte gewünscht werde, auswirken würde. Könne die Koalition ausschließen, dass beide Planungen gegeneinander ausgespielt würden, oder solle der Turmbahnhof damit „abgeräumt“ werden?

Kristian Ronneburg (LINKE) bittet um Klarstellung, denn er habe nach dem Vortrag den Eindruck gewonnen, dass der Turmbahnhof „abgeräumt“ werden solle, was im Antrag nicht so deutlich werde. Wie stehe der Senat zum Turmbahnhof und zum Regionalbahnhof in Buch? Mit der Entscheidung für den Turmbahnhof sei ein Regionalbahnhof in Buch obsolet.

Johannes Kraft (CDU) versichert, dass die Verhinderung des Turmbahnhofs nicht die Intention des Antrags sei. Über den Turmbahnhof werde seit 2011 diskutiert. Er befürchte, dass die schon damals sehr knappe Eins angesichts der Baukostensteigerungen und der erheblichen Investitionen, für die Mittel „freizuschaukeln“ wären, unabhängig von der gewählten Variante nicht mehr erreicht werden könne. Deshalb solle der Senat prüfen, ob ein Regionalbahnhof in Buch schneller und kostengünstiger realisiert werden könne.

Oda Hassepaß (GRÜNE) äußert die Vermutung, dass es sich um ein Konzept handle, bestimmte Sachen nicht machen zu müssen. Wenn die Planung im Rahmen von i2030 damit verhindert werden solle, müsse man nicht weiter darüber reden.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt SenMVKU, was dies für die Einbindung der NVT und die Werkstatt Schönerlinder Straße bedeutete.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, beide Vorhaben bewegten sich im Rahmen von i2030. SenMVKU könne dies nicht allein, sondern nur mit Brandenburg und der DB entscheiden, nehme den Prüfauftrag aber gerne an.

Der **Ausschuss** beschließt, dem Plenum die Annahme des Antrags Drs 19/2357 zu empfehlen.

Punkt 8 (neu) der Tagesordnung (vorgezogen)

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 7 (neu) der Tagesordnung

Petition

Eingabe von Herrn K., Berlin

**Kostenlose Beförderung in öffentlichen
Verkehrsmitteln bei Wahrnehmung eines
Ehrenamtes**

Der Petitionsausschuss bittet um Stellungnahme.

[0265](#)

Mobil

Nichtöffentliche Beratung; siehe nichtöffentliche Anlage zum Inhaltsprotokoll.