

Senatsverwaltung für Mobilität
Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
Z F

Berlin, den 25. September 2025
9025 (intern 925) 1910
Stefan.Reepschlaeger@SenMVKU.berlin.de

An den

Vorsitzenden des Ausschusses für Mobilität und Verkehr

über

die Präsidentin des Abgeordnetenhauses

**Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans von Berlin für die Haushaltsjahre
2026 und 2027 (Haushaltsgesetz 2026/2027 - HG 26/27)**

Drs. 19/2627

58. Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehr am 10. September 2025

Anlagen: Berichte 2, 84, 96, 101, 124 b+c, 128, 159 c, 161 und 211 z.T. mit Anlagen

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner o.g. Sitzung zu den nachfolgend genannten Titeln und Themen Beschlüsse gefasst, zu denen mit Schreiben SenMVKU - Z F - vom 24.9.2025 berichtet wurde:

Einzelplan 07 Kapitel 0700, 0705, 0709, 0730, 0732, 0740 (alle Titel mit Bezug zu Mobilität und Verkehr), 0770 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707 - Aufwendungen der Bezirke - Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (alle Titel mit Bezug zu Mobilität und Verkehr) sowie zum Kapitel 2980 (Maßnahmegruppe 07).

Die Berichte 2, 84, 96, 101, 124 b+c, 128, 159 c, 161 und 211 konnten zum Termin 24.9.2025 noch nicht fertiggestellt werden und werden mit dieser Vorlage nachgereicht. Bericht 161 war im Schreiben vom 24.9.2025 versehentlich nicht als noch ausstehend markiert worden.

Kapitel	Titel	Bezeichnung	Bericht
Einzelplan 07 - Kapitelübergreifend			
Übergreifend		Allgemeine Zielstellungen Verkehrspolitik	2
Kapitel 0730 - Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt - Verkehr -			
0730	Übergreifend	Straßenbahn-Ausbau	84
0730	52609	Thematische Untersuchungen	96 a, b, c
0730	54045	Leistungen des innerstädtischen ÖPNV	101 a, b, c (1 Anlage)
0730	68253	Zuschüsse an die BVG für die Planung von Neubauvorhaben	124 b (2 Anlagen)
0730	68253	Zuschüsse an die BVG für die Planung von Neubauvorhaben	124 c (1 Anlage)
0730	68569	Sonstige Zuschüsse für konsumtive Zwecke im Inland	128 a, b, c
Kapitel 0740 - Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt - Tiefbau -			
0740	52108	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs	159 c
0740	54040	Bauvorbereitungsmittel	161
Kapitel 2980 - Infrastrukturinvestitionen aus dem Sondervermögen des Bundes			
2980	Übergreifend	Verfahren Sondervermögen	211

Ich bitte, auch die Beschlüsse für diese nachgereichten Berichte damit als erledigt anzusehen.

Ute Bonde

Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Bericht Nr.: 2

Verkehrspolitik

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV A 3

09.09.2025

☎ 9(0)25-1556

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 58. Sitzung am 10.09.2025 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2026/2027 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

übergreifend Allgemeine Zielstellung Verkehrspolitik

Folgendes beschlossen:

„Bitte um eine Darstellung, welche übergeordneten Visionen, Ziele und Prioritäten mit diesem Haushaltsentwurf verfolgt werden sollen. Welche verkehrspolitischen Ziele aus dem Koalitionsvertrag sollen eingelöst werden?“

Bitte um eine Darstellung, zu welchen Anteilen Finanzmittel auf die verschiedenen Verkehrsträger (insbesondere Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr und Motorisierter Individualverkehr) entfallen sowie einen Vergleich mit dem aktuellen berlinweiten Modal Split.“

(Fraktion Bündnis 90/die Grünen)

Hierzu wird berichtet:

Die Aufstellung des Entwurfes zum EP 07 beruhte auf folgenden Prämissen:

Erstens: Eckwertebeschluss des Senats. Zweitens: bestehende rechtliche und vertragliche Verpflichtungen. Drittens: Primat der öffentlichen Daseinsvorsorge einer funktionierenden Stadt. Das leitende Prinzip der sich daraus ergebenden haushalterischen Priorisierungen war somit die Instandsetzung und der gezielte Ausbau in den originären infrastrukturellen Bereichen, sowie des ÖPNV. Der Haushaltsplanentwurf berücksichtigt zudem innovative Ansätze der neuen Mobilität, die den Bedürfnissen einer wachsenden Metropole Rechnung trägt.

Das Land Berlin hat 2023/2024 zum vierten Mal an dem Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV“ der Technischen Universität Dresden teilgenommen. Im Rahmen einer Haushaltsbefragung wurden im Zeitraum von Februar 2023 bis Januar 2024 Daten zum Verkehrsverhalten der Berliner Wohnbevölkerung erhoben.

Ergebnis sind die Modal Split Anteile der Wohnbevölkerung bezogen auf das Jahr 2023 Berlin. Hier verteilen sich die Anteile (Gesamtverkehr der Wohnbevölkerung in %) wie folgt:

- Zu Fuß: 34 %
- Radverkehr: 18 %
- Öffentlicher Personennahverkehr: 26 %

- Motorisierter Individualverkehr: 22 %

Die Ergebnisse stehen in detaillierter Form unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2023/> zur Verfügung.

Eine Verteilung der Investitionen gemäß der aufgezeigten Wegeanteile ist an der Stelle nicht sachgerecht, da insbesondere Investitionen in die straßenseitige Infrastruktur keinem einzelnen Modus zugeordnet werden können, sondern hier klassisch „geteilte Nutzungen“ vorliegen.

Bericht Nr.: 84

Straßenbahn-Ausbau

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV A 2-3

08.09.2025

☎ 925 1576

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 58. Sitzung am 10.09.2025 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2026/2027 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr - übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Bitte alle Titel und Teilansätze auflisten, die Machbarkeitsstudien, Nutzen-Kosten-Untersuchungen oder weitere Kosten für neue Straßenbahnlinien betreffen sowie detaillierte linienspezifische Erläuterungen zu Zeitplanungen hinsichtlich der Planung des Straßenbahnausbaus.

Bitte um einen Sachstand und Zeitpläne aller im Nahverkehrsplan, Bedarfsplan und den Richtlinien der Regierungspolitik vorgesehenen Straßenbahnneubaustrecken.“

(Fraktion Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Im Folgenden werden die Haushaltstitel und Teilansätze aufgeführt, die Kosten für Straßenbahn-Neubauvorhaben beinhalten:

Kapitel 0730/54220 - Vorbereitungskosten für den schienenengebundenen Nahverkehr:

Teilansatz	Ansatz 2026 (€)	Ansatz 2027 (€)
Straßenbahnmaßnahmen u.a. gemäß StEP MoVe und NVP	750.000	600.000

Kapitel 0730/68253 - Zuschüsse an die BVG für die Planung von Neubaustrecken:

Teilansatz	Ansatz 2026 (€)	Ansatz 2027 (€)
Straßenbahnmaßnahmen in Leistungsphase 2-5 gemäß untenstehender Tabelle	5.000.000	5.000.000

Kapitel 2980/89122 - Zuschüsse an die BVG für Maßnahmen Straßenbahn:

Teilansatz	Ansatz 2026 (€)	Ansatz 2027 (€)
Linie 20/21 Wühlischplatz - Ostkreuz - Marktstraße	3.900.000	3.550.000
Ortskern Mahlsdorf	2.300.000	10.000.000

Die zu untersuchenden Maßnahmen richten sich nach den strategischen und operativen Planwerken des Senats, insbesondere dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) und dem Nahverkehrsplan Berlin (NVP) sowie den Richtlinien der Regierungspolitik. Geprüft werden die grundsätzliche Machbarkeit und die Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens gemäß Landeshaushaltsordnung bzw. Förderrichtlinien des Bundes zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Die Grundlagenermittlungen bestehen aus den Bestandteilen Verkehrsmittelvergleich, Trassenvergleich und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienenengebundenen ÖPNV Version 2016. Im Anschluss werden die weiteren, detaillierteren Planungsphasen durchgeführt.

Nachstehend findet sich die Übersicht der aktuell im Planungsprozess befindlichen Straßenbahnneubaustrecken aus dem aktuellen NVP 2019-2023 bzw. dem ÖPNV-Bedarfsplan sowie dem StEP MoVe und den Richtlinien der Regierungspolitik.

Strecke		Status (Leistungsphase)	Aktuell angestrebte Inbetriebnahme
Ausbau Mahlsdorf		Lph 4	2028/2029
Anbindung ÖV-Knotenpunkt Ostkreuz		Lph 4	In Prüfung
Turmstraße - Jungfernheide		Lph 3	2031
Warschauer Straße - Hermannplatz		Lph 2	2032
Pankow - Heinersdorf - Weißensee		Lph 2	2031
Blankenburger Süden	h	Lph 2 in Vorbereitung	2032
Anbindung des Entwicklungsgebiets Elisabeth-Aue		Lph 2 in Vorbereitung	abhängig vom Entwicklungsgebiet
Johannisthal - Johannisthaler Chaussee		Lph 1	Projekt qualifiziert beendet
UTR/Paulsternstraße - Gartenfeld - Hackenfelde/Rathaus Spandau	vordringlich	Lph 1 abgeschlossen	In Prüfung
Jungfernheide - UTR - Kurt-Schumacher-Platz		Lph 2 in Vorbereitung	2033
Potsdamer Platz - Schöneweide		Lph 1 vsl. Ende 2025 abgeschlossen	2035
Buchholzer Norden		LPh 0/1 in Vorbereitung	Abhängig vom Entwicklungsgebiet

Die weiteren Maßnahmen des bisherigen NVP 2019-2023 bzw. des zugehörigen Bedarfsplans unterliegen derzeit der Überprüfung für den ÖPNV-Bedarfsplan des neuen NVP 2024-2028. Über

dessen Erstellung wird aktuell der verkehrliche Bedarf sowie die Finanzierbarkeit der diversen potentiellen Infrastrukturmaßnahmen ermittelt. Die weitere Bearbeitung ergibt sich darauf aufbauend.

Im Folgenden werden die im NVP 2019-2023 benannten Strecken mit ihren jeweiligen Sachständen dargestellt.

Strecke		Status (Leistungsphase)	Inbetriebnahme gemäß NVP 2019-2023
Potsdamer Platz – Rathaus Steglitz		Noch nicht begonnen wg. Vorläuferprojekt Alexanderplatz-Kulturforum	2030
Potsdamer Platz – Zoologischer Garten		Noch nicht begonnen	2030
Spittelmarkt – Mehringdamm		Noch nicht begonnen	2030
Warschauer Str. – Ostbahnhof		Noch nicht begonnen	2030
Systementscheid S+U Pankow – Turmstraße		Noch nicht begonnen	2031
Rathaus Spandau – Falkenhagener Feld (Spandau II)		Noch nicht begonnen	2035
Systementscheid Rathaus Steglitz – Lankwitz		Noch nicht begonnen	Offen
Heidestr.		Noch nicht begonnen	2035
Mierendorffplatz – Luisenplatz		Noch nicht begonnen	2030
Zoologischer Garten – Virchow-Klinikum		Noch nicht begonnen	2035
Mahlsdorf – Riesaer Straße		Noch nicht begonnen	2035
Kurt-Schumacher-Platz – Rosenthal		Noch nicht begonnen	k.A.
Johannisthaler Ch. – Marienfelde		Noch nicht begonnen	k.A.
Alt Mariendorf – Lichtenrade		Noch nicht begonnen	k.A.
Hermannstraße – Buckow Süd		Noch nicht begonnen	k.A.
Prenzlauer Promenade – Paskow-Straße		Noch nicht begonnen	k.A.
Zoologischer Garten – Westend		Noch nicht begonnen	k.A.
Zoologischer Garten – Th.- Heuss-Platz		Noch nicht begonnen	k.A.
Prenzl. Allee – Michelangelostr. – Weißenseer Weg/ Hohenschönhauser Str.		Noch nicht begonnen	k.A.
Wuhletalstraße – Falkenberg		Noch nicht begonnen	k.A.
<i>Potsdam – Krampnitz – Heerstraße</i>		Noch nicht begonnen	<i>Entfällt</i>

Der Fortschritt der einzelnen bereits laufenden Projekte stellt sich wie folgt dar:

Für die Anbindung des ÖV-Knotenpunktes Ostkreuz mit der Straßenbahn hat die dritte Auslegung der Planfeststellungsunterlagen stattgefunden. Derzeit ist laut Vorhabenträgerin BVG das Anhörungsverfahren, das von der Anhörungsbehörde durchgeführt wird, in Planung. Der weitere Planungsverlauf und anschließende Bauablauf ist vom Planfeststellungsbeschluss abhängig.

Für den 1,7 km langen Ausbau in Mahlsdorf ist die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beantragt. In Abhängigkeit von der Dauer des Planfeststellungsverfahrens wird die Inbetriebnahme frühestens in 2028/2029 angestrebt.

Das 3,8 km lange Projekt Turmstraße – Jungfernheide befindet sich in der Entwurfsplanung und wird für das notwendige Planfeststellungsverfahren in 2026 vorbereitet. Die Inbetriebnahme der Strecke wird nach aktuellem Kenntnisstand für das Jahr 2031 avisiert.

Für das 2,9 km lange Projekt Warschauer Str. – Hermannplatz läuft die Entwurfsplanung. Der Beginn des Planfeststellungsverfahrens wird für das Jahr 2027 erwartet. In Abhängigkeit davon wird eine Inbetriebnahme 2032 avisiert.

Für das 5,1 km lange Projekt Pankow – Heinersdorf – Weißensee hat die Entwurfsplanung begonnen. Der Beginn des Planfeststellungsverfahrens wird für das Jahr 2027 erwartet. In Abhängigkeit davon wird eine Inbetriebnahme 2031 avisiert.

Das Projekt Blankenburger Süden befindet sich in der Übergangsphase von der Vorplanung zur Entwurfsplanung. Der Beginn des Planfeststellungsverfahrens wird in 2027 erwartet. In Abhängigkeit davon wird eine Inbetriebnahme 2032 avisiert.

Für die Straßenbahnstrecke Jungfernheide – UTR – Kurt-Schumacher-Platz hat der Senat am 09.01.2024 die Weiterplanung beschlossen.

Für die Anbindung des Entwicklungsgebietes Elisabeth-Aue wurde die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens mit Verlängerung der Linie M1 über die Dietzgenstraße und der Linie 50 von der bestehenden Endstelle Guyotstraße nachgewiesen. Der Senat hat am 11.02.2025 die Fortführung der Planungen beschlossen. Das Ziel ist, eine frühzeitige schienenseitige Anbindung des Wohnungsbaus sicherzustellen.

Für die Straßenbahnstrecke Schönevide – Potsdamer Platz laufen die Arbeiten der Grundlagenermittlung. Der Abschluss der Grundlagenermittlung ist für das IV. Quartal 2025 vorgesehen.

Aktuell erfolgt die Vorbereitung der Grundlagenuntersuchungen für eine Verlängerung der Straßenbahn im Buchholzer Norden mit dem Ziel der schienenseitigen Anbindung des Entwicklungsgebietes Alte Schäferei und des Gewerbegebiets Buchholz Nord.

Aufgrund der Reduktion der Ansätze in 2026/2027 in Titel 0730/68253 wurden die Vorhaben Straßenbahnneubaustrecke Alexanderplatz – Kulturforum, Straßenbahnneubaustrecke Johannisthal – Gropiusstadt qualifiziert beendet.

Der Planungsbeginn der weiteren Maßnahmen hängt von den Haushaltsbeschlüssen und einer Bestätigung der Notwendigkeit und Finanzierbarkeit über den Nahverkehrsplan 2024-2028 ab. Die Maßnahmen werden gemäß der Dringlichkeit und finanziellen Ressourcen in die Umsetzung gebracht. Die vorgesehenen Straßenbahn-Vorhaben können mit den bei SenMVKU bestehenden Personalressourcen abgebildet werden.

Bericht Nr.: 96a, b, c

Thematische Untersuchungen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV F 2

11.09.2025

☎ 9025 1334

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 58. Sitzung am 10.09.2025 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2026/2027 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

52609 Thematische Untersuchungen

Folgendes beschlossen:

a)

„Warum wurden die bereitstehenden Mittel für 2024 und 2025 nicht eingesetzt? Welche geplanten thematischen Untersuchungen (Verkehrskonzepte) sind weggefallen? Besteht in den Jahren 2026/2027 kein Bedarf an thematischen Untersuchungen in der Berliner Verkehrspolitik?“

(Fraktion CDU/SPD)

b)

„Bitte um Bericht der durchgeführten thematischen Untersuchungen in 2024/25 inkl. der abgeleiteten konkreten Maßnahmen bezüglich einer integrierten Verkehrsplanung.

Bitte um eine tabellarische Auflistung der Titel und Mittel, die explizit zur bezirksübergreifenden Förderung von Schulwegsicherheit eingesetzt werden.“

(Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

c)

„a) Warum wird daraus ein reiner Merktitel?

b) Welche Untersuchungen sind vorgesehen?

c) Warum wurden die VE 2025 nicht in vollständigem Umfang in Anspruch genommen?

d) Welche Kosten entstanden jeweils für die in 2024 und 2025 geplanten Untersuchungen und welche Ergebnisse brachten diese Untersuchungen

- zu bedeutenden Netzelementen des Radverkehrs
- zum Umsetzungskonzept für die Realisierung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen
- zu der Einrichtung einer zentralen Gesamtsteuerung zur Umsetzung des Großprojekts „Herstellung des Radverkehrsnetzes“
- zu übergreifenden verkehrlichen Untersuchungen, z.B. in den Räumen Nord-Ost und Süd-Ost

- zum Verkehrskonzept 16. BA A100?
- e) Da geplant war, mit Fertigstellung des Nahverkehrsplans und entsprechender Festlegung der Rahmenbedingungen in die Bearbeitung der verkehrlichen Untersuchung des Nordostrums einzusteigen – müssten dann nicht aufgrund der Verzögerungen des Nahverkehrsplans erneut entsprechende Mittel in 2026/2027 veranschlagt werden?“

(Fraktion Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Zu a, b, c:

Mit der vorgesehenen Reduzierung auf 1.000 € pro Haushaltsjahr können im nächsten Doppelhaushalt keine weiteren Maßnahmen und Untersuchungen umgesetzt werden.

Folgende Untersuchungen wurden in den Jahren 2024 / 2025 mit Mitteln aus diesem Titel durchgeführt:

- Untersuchung Nordostrum
- „Ausweitung der Berliner Anwendersoftware „ParkYourBike“ auf das Land Brandenburg (einmaliger Bedarf in 2024)
- Datenerhebung für Priorisierungskonzept Radverkehr

Die verkehrliche Untersuchung des Nordostrums wurde in 2025 gestartet und wird derzeit durchgeführt. Ebenso ist die Datenerhebung für das Priorisierungskonzept Radverkehr noch nicht abgeschlossen.

Es wurden in diesem Titel keine Mittel ausgegeben, die explizit zur bezirksübergreifenden Förderung von Schulwegsicherheit eingesetzt wurden.

Da über diesen Titel mehrere Projekte/Untersuchungen finanziert werden, sind die Gründe für die Differenz zwischen den Ansätzen und dem „Ist“ vielfältig, auch die Nutzung der Verpflichtungsermächtigungen (VE) ist hiervon berührt. Häufig führen zeitliche Verzögerungen auf Grund von fehlenden personellen Kapazitäten zu einem späteren Mittelabfluss. Verzögerungen in den Vergabeverfahren zu den o.g. Untersuchungen (z.B. notwendig gewordene Neuausschreibung im Zusammenhang der Datenerhebung zum Priorisierungskonzept) haben sich ebenfalls negativ auf den Mittelabfluss ausgewirkt.

Bericht Nr.: 101 a, b und c

Leistungen des innerstädtischen ÖPNV

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 6

05.09.2025

☎ 9025 1636

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 58. Sitzung am 10.09.2025 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2026/2027 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – SenMVKU – Verkehr –

54045 Leistungen des innerstädtischen ÖPNV

Folgendes beschlossen:

Zu 101 a)

„Warum steigt der Ansatz für „Leistungen der innerstädtischen ÖPNV“ im Vergleich zum Ansatz 2025 um ca. 12,4 % und im Vergleich zum IST-Abfluss 2024 um ca. 22 %?

Wie ist der aktuelle Sachstand beim Muva? Wie weit ist die Digitalisierung bei der Fahrgastinformation fortgeschritten und welche Maßnahmen sind geplant? Welche konkreten Erweiterungen und Neubauten von Abstellanlagen und Betriebshöfen sind wann und wo geplant? Wie weit sind Planungen und Konzepte im Bereich autonomes Fahren fortgeschritten? Welche konkreten Maßnahmen werden im Hinblick auf Sauberkeit und Sicherheit auf Bahnhöfen verfolgt und ausgeweitet? Welche konkreten Ausbauten hin zu barrierefreien Straßenbahn-Haltestellen sind wann und wo geplant? Welche Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge sind wann, wo und in welchem Umfang geplant?“

(Fraktion CDU/SPD)

Zu 101 b)

„Welche zusätzlichen Einnahmeoptionen als Ergänzung für eine verbesserte ÖPNV-Finanzierung (zusätzlich zu Fahrgeldeinnahmen und Landeszuschüssen - Stichwort 3. Finanzierungssäule) prüft der Senat und bis wann könnten diese eingeführt werden?

Bitte um eine tabellarische Auflistung aller im Verkehrsvertrag mit der BVG bestellten Leistungen.

Bitte um Bericht der mit Haushaltsmitteln von 2023 bis 2027 bestellten / zu bestellenden Verkehrsleistungen (Bitte tabellarisch je Verkehrsträger und Jahr bestellte Wagenkilometer darstellen)

Warum hält der Senat an der Streichung der im Verkehrsvertrag zugesicherten zusätzlichen 140 Mio. Euro ab 2025 für Kostensteigerungen bei der BVG fest, obwohl die BVG in ihrem letzten Geschäftsbericht für diesen Fall vor erheblichen finanziellen Risiken warnt?

Wie soll die ÖPNV-Finanzierung sichergestellt werden, wenn die BVG infolge des Tarifabschlusses bereits 70 Mio. € jährlich zusätzlich benötigt sowie darüber hinaus aufgrund von sonstigen Kostensteigerungen und Inflation einen Bedarf von zusätzlich 140 Mio. € angemeldet hat und somit ein jährlicher Mehrbedarf von 210 Mio. Euro besteht?

Wie soll gewährleistet werden, dass trotz massiver Kostensteigerungen die im Verkehrsvertrag vereinbarten Leistungen mit den bereit gestellten Mitteln gesichert werden können?

Welche unterschiedlichen Szenarien zum Ausgang der Revision werden in diesem Zusammenhang vorbereitet – bitte ausführlich darstellen. Inwiefern sind diese im Haushalt hinterlegt?

Wie viele Bus-, Tram- und U-Bahn-Kilometer sollen im Rahmen der Revision des Verkehrsvertrags weniger bestellt oder andere Leistungen eingeschränkt werden, um das Finanzdefizit infolge der oben genannten Kostensteigerungen auszugleichen?

Welche geplanten Verbesserungen des ÖPNV-Angebots sind in unterversorgten Ortsteilen und darüber hinaus vorgesehen?

Inwiefern ist eine Wiederaufnahme des Muva-Angebots vorgesehen? Falls ja, in welcher Höhe sind dafür Mittel vorgesehen? Falls nein, wie wird alternativ ein barrierefreier Nahverkehr sichergestellt?

Bitte um tabellarischen Bericht des mit Finanzmitteln des aktuellen Haushalts durchgeführten Pilotprojekts „Ordnungsrahmen zur Schaffung von Abstellflächen“ („Jelbi-Punkte“) (Bitte auflisten: Bezirk, Örtlichkeit der Abstellfläche, Kosten)

Bitte um schriftlichen Bericht der mit Finanzmitteln des Haushalts 26-27 vorgesehenen neuen Jelbi-Punkten und Jelbi-Stationen. Wie viele neue Jelbi-Punkte und Jelbi-Stationen plant die BVG 2026 und 2027 anzulegen, und wie werden die Finanzmittel dafür an die BVG ausgereicht?

Bitte um Darstellung des E-Bus-Hochlauf-Plans bis 2030 aufgeschlüsselt nach Jahren, vollständiger Finanzierungsbedarf inkl. Betriebshöfe, deren Standorte und Zeitplan für die Umsetzung“

(Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

Zu 101 c)

„Bitte um detaillierte Auflistung der einzelnen Teilansätze des Haushaltstitels für 2026 und 2027 sowie der Verpflichtungsermächtigungen. (z.B. gebundene Mittel nach Verkehrsvertrag BVG, Sicherheit, Schienenfahrzeugbeschaffung Zinsen und Abschreibungen, Dekarbonisierung, Ersatzinvestitionen, einzelne Tarifiermäßigungen u.a., Schülerticket, Azubiticket, BuT, Landesbeschäftigten-ticket...).

- a) Bitte um Erläuterung des Sperrvermerks für das 1. und 2. Planhalbjahr.
- b) Warum werden die Verpflichtungsermächtigungen 2025 voraussichtlich nicht in Anspruch genommen?
- c) Wie begründet sich der deutliche Anstieg der in diesem Titel veranschlagten Mittel? Bitte um detaillierte Aufgliederung.
- d) Bitte um Darlegung des aktuellen Stands der Verhandlungen zur Revision des Verkehrsvertrags und des Nahverkehrsplans inklusive verhandelter Themen und weiterer Zeitplanung.
- e) Bitte um Darstellung der kompletten Maßnahmen, die nur bis zur Revision des Verkehrsvertrags mit Finanzierung bis 2025 abgesichert werden konnten. Welche fallen künftig weg, welche werden fortgeführt?
- f) Bitte um Darstellung der geplanten Maßnahmen für Erweiterung und Neubau von Abstellanlagen und Betriebshöfen sowie der 2024/25 umgesetzten Projekte.

- g) Welches neue Konzept zur Alternativen Barrierefreien Beförderung wird verfolgt? Bitte um Vorlage des Konzepts. Wie ist der Stand der Gespräche mit dem Taxigewerbe und ist die ununterbrochene Fortführung ab 1.1.2026 gesichert?
- h) Bitte um Bericht zu nicht erbrachten Leistungen der BVG aufgrund von fehlendem Personal jeweils bei Bus, Straßenbahn und U-Bahn.“

(Fraktion Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Zu 101 a)

Warum steigt der Ansatz für „Leistungen der innerstädtischen ÖPNV“ im Vergleich zum Ansatz 2025 um ca. 12,4 % und im Vergleich zum IST-Abfluss 2024 um ca. 22 %?

Der höhere Mittelansatz ist auf die Absicherung von Kostensteigerungen aufgrund der 2025 anstehenden Revision des Verkehrsvertrags zurückzuführen. Die BVG benennt für die Erbringung des Verkehrsvertrags ab dem Jahr 2026 – unter Beibehaltung des Niveaus an Verkehrsleistung auf dem Stand des Jahres 2025 (Strategie „Stabilität vor Wachstum“) deutlich höhere Kosten. Dies betrifft vorrangig die Personalkosten, den Energieaufwand, gestiegene Zinskosten, Aufwendungen für Reinigung und Entsorgung sowie sonstige betriebliche Aufwendungen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Verkehrsvertrag mit der BVG keine vertraglichen Regelungen zur z.B. indexbasierten Preisanpassung enthält, sondern Kostensteigerungen in der Kalkulation des Verkehrsvertrags bzw. der Vergütung bereits vor Vertragsschluss anhand vorab vereinbarter Prämissen zu Kostenentwicklungen berücksichtigt wurden.

Wie ist der aktuelle Sachstand beim Muva?

Unter dem Markennamen „BVG Muva für barrierefreie Mobilität in Berlin“ bietet die BVG derzeit im Auftrag des Landes einen Fahrdienst an, der mit angestrebtem Fokus auf die Zielgruppe mobilitätseingeschränkter Personen eine zuschlagsfreie Beförderung von (Bus/Bahn-) Haltestelle zu Haltestelle in einem Radius von 5 km anbietet.

Dieses Angebot setzt nur einen gültigen Fahrausweis für Berlin AB oder einen Schwerbehindertenausweis mit Wertmarke voraus und soll vor allem dann verfügbar sein, wenn der reguläre ÖPNV nicht barrierefrei nutzbar ist, weil an einem Bahnhof ein Aufzug fehlt, defekt oder (z. B. aufgrund einer Baustelleneinrichtung) nicht nutzbar ist. Dass in solchen Fällen eine Alternative angeboten werden muss, insbesondere wenn es keine Umfahrung oder Alternativroute im „klassischen“ ÖPNV gibt, ist im Berliner Mobilitätsgesetz (MobG § 26, Absatz 7) als Pflichtaufgabe verankert (Alternative Barrierefreie Beförderung - ABB).

Das bisherige Konzept, die ABB über einen gesonderten Fahrdienst zu gewährleisten, der neben der Buchungs-App auch eine eigene Fahrzeugflotte mit Fahrpersonal während der Betriebszeiten von S- und U-Bahnen vorhält, hat sich als nicht so bedarfsgerecht wie gewünscht und sehr kosten-

intensiv erwiesen. Dabei wurden seit Start 2022 unterschiedliche Bedienkonzepte erprobt. Im Zeitraum bis Februar 2025 – bei einer starken Fokussierung auf die Zielgruppe und das Kernthema „Aufzugersatz“ – bewegten sich die Bestellungen der ABB, die unter der Bezeichnung BVG Muva Aufzugersatz betrieben wurde, im Bereich von unter 250 Fahrten pro Monat mit entsprechend negativer Kosten-Nutzen-Bilanz. Dabei wurden bis Februar 2025 allerdings auch nur 192 der 307 S- und U-Bahnhöfe Berlins durch die ABB bedient.

Seit März 2025 steht die ABB in ganz Berlin zur Verfügung. Die Buchungsvoraussetzungen des MUVA wurden daher – wie einleitend dargestellt – sehr niedrigschwellig gefasst, davon ausgehend, dass die Fahrgäste eine zutreffende Eigeneinschätzung haben, ob sie für ihren konkreten Reiseweg eine barrierefreie Beförderung durch den MUVA benötigen, und den zuschlagsfreien Dienst daher in der Regel nur bei wirklichem Bedarf in Anspruch nehmen. Die Buchungszahlen haben sich infolgedessen vervielfacht. Es gibt aber Indikatoren, dass das Angebot zum überwiegenden Teil nicht durch die eigentliche Zielgruppe genutzt, sondern als günstige Taxialternative missverstanden wird. Durch die Nutzungen durch Personen, die auch mit dem regulären ÖPNV ihr Ziel erreichen könnten, haben sich die Wartezeiten auf die ABB für alle Nutzenden massiv erhöht. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist daher weiterhin kritisch zu sehen. Der Finanzierungsbedarf für das aktuelle, noch nicht optimale MUVA-Konzept mit gesamtstädtischer Verfügbarkeit und gesondert beauftragten Fahrdienst beläuft sich hochgerechnet auf rd. 20 Mio. Euro pro Jahr.

Vor diesem Hintergrund wurde von einer Fortsetzung des bisherigen Konzepts Abstand genommen. An Stelle einer jeweils zeitlich begrenzten, exklusiven Vergabe an externe Fahrdienste, sollen in Berlin bereits vorhandene Beförderungsunternehmen mit geeigneten Fahrzeugen – insbesondere das Berliner Taxigewerbe mit seinen aktuell 168 Inklusionstaxen – eingebunden werden. Das Angebot soll wieder auf die im Gesetz benannte Zielgruppe und den dort benannten, konkreten Zweck fokussiert werden. Das ermöglicht den Aufbau einer nachhaltig finanzierbaren, langfristigen ABB-Lösung. Eine vergleichbare Option bestand bei der Konzeptionierung des MUVA in 2020 noch nicht, da damals deutlich weniger Inklusionstaxen verfügbar waren.

Das Angebot soll für die Fahrgäste weiterhin zuschlagsfrei bleiben. Mit dem Taxigewerbe ist SenMVKU im Austausch, um eine praktikable Abrechnung und angemessene Vergütung zu vereinbaren, die beim Einsatz von barrierefreien Taxen auch den entsprechenden Mehraufwänden bei der Beförderung von Fahrgästen in Rollstühlen Rechnung trägt und damit die Annahme solcher Aufträge auch wirtschaftlich attraktiv macht. Der VBB verfügt mit dem VBB-Begleitservice und langjährigen Erfahrungen als Call-Center für den MUVA über viel Know-how im Kontakt mit der Zielgruppe. Der VBB soll daher ab 2026 wieder die telefonische Buchung für die ABB übernehmen. Den Fahrgästen soll perspektivisch auch wieder eine Buchung über eine App angeboten werden, dies benötigt aber einen längeren Vorlauf, der dann auch die Erfahrungen aus den Buchungsabläufen über das Call-Center mit einbeziehen soll.

Wie weit ist die Digitalisierung bei der Fahrgastinformation fortgeschritten und welche Maßnahmen sind geplant?

Die BVG treibt die Erweiterung und Weiterentwicklung der digitalen Fahrgastinformationssysteme an Haltestellen und U-Bahnhöfen, in den Fahrzeugen oder über Smartphone und Web voran und investiert weiterhin gezielt in die Verbesserung der Fahrgastinformation (FGI).

Im Verkehrsvertrag haben sich die BVG und der Aufgabenträger darauf verständigt, 15 Prozent der Bushaltestellen sowie alle Straßenbahnhaltestellen mit digitalen Informationsmedien auszustatten. In diesem Rahmen wurden bereits 403 Leuchtsäulen und 800 Wartehallen mit Infomonitoren versehen, die neben Abfahrts- und Störungsinformationen auch Informationskampagnen anzeigen können. Zudem informieren heute 235 großformatige Infosäulen in den U-Bahnhöfen über Anschlussverbindungen und Baustellen.

Heute und in den nächsten Jahren sind folgende Maßnahmen in Umsetzung oder geplant:

Weiterentwicklung der Anzeiger

Mit den ersten 80 installierten von insgesamt 320 geplanten digitalen „Diggi“-Leuchtsäulen, die bis 2030 aufgestellt werden, werden die Funktionen der bisherigen Leuchtsäulen und DAISY-Systeme in einem Produkt vereint. Anders als die bekannten Anzeiger können sie alle digitalen Fahrgastinformationen anzeigen. Dazu gehört der digitale Fahrplan, der per Knopfdruck tagesaktuell abrufbar ist und den manuellen Austausch von Aushangfahrplänen unnötig macht.

Akustische Fahrgastinformation

Voraussichtlich noch in diesem Jahr setzt die BVG das Projekt „FGI akustisch“ um und stärkt damit die Barrierefreiheit im ÖPNV. Ziel ist die Umsetzung des 2-Sinne-Prinzips durch „sprechende Fahrzeuge“ mit akustischen Linien- und Zielansagen sowie eine App, die blinden und sehingeschränkten Menschen Routenplanung, Fahrzeugauskunft und Interaktion mit dem Fahrzeug ermöglicht.

Modernisierung DAISY

Bis 2030 sollen alle 899 DAISY-Anzeiger in U-Bahnhöfen und 626 an Bus- und Straßenbahnhaltestellen modernisiert oder erneuert werden. Neben neuer Display-Technik betrifft dies auch die Hintergrundsysteme. Ein Vorprojekt ermittelt die wirtschaftlichste Strategie – mit besonderem Fokus auf Barrierefreiheit und heutige Fahrgastbedürfnisse.

Neues RBL (Rechnergestütztes Betriebsleitsystem) und FGI 4.0

Die BVG beschafft ein neues Betriebsleitsystem für Bus und Straßenbahn. Es verbessert die Genauigkeit von Abfahrtsprognosen und überträgt Umleitungen oder Sperrungen automatisch in die Auskunftssysteme – für schnellere und verlässlichere Echtzeitinformationen.

Verbesserung Störungsinformationsmanagement

Die Projekte zum Störungsinformationsmanagement sind technisch fast abgeschlossen. Es erfolgen kontinuierlich Optimierungen, sodass sich die FGI im Realbetrieb der nächsten Jahre verbessert.

SIM – Störungsinformationsmanagement

Das Störungsinformationsmanagement SIM verfolgt das Ziel, eine einheitliche, digitale und konsistente Fahrgastinformation bereitzustellen. Zentrale Schwerpunkte sind der Ausbau der Echtzeitinformationen, die Beschleunigung der Störungsmeldungen auf unter zwei Minuten sowie ein Alternativ-Routing über die FahrInfo, wenn Störungen auf der ursprünglichen Fahrtroute eintreten.

Durch Standardisierung von Schnittstellen, einheitliche Templates und die Anbindung an ein führendes Datensystem wird die Fahrgastinformation effizienter und zuverlässiger gestaltet.

PIMS – Passenger Information Module Subway

Mit PIMS digitalisiert die BVG die Störungsinformation in der U-Bahn. Die neue browserbasierte Software stellt Meldungen in weniger als zwei Minuten einheitlich über Anzeigetafeln (DAISY) und Lautsprecher (ELA) bereit. Künftig folgen weitere Kanäle wie Zuginnenanzeigen und Anzeiger an Umsteigeknoten (KAMA [Konfigurierbares Anzeigesystem für Meldungen und Anschlussinfos]). Ziel ist ein zukunftsfähiges, einheitliches System für schnelle und verlässliche Fahrgastinformation auch in der U-Bahn.

Aufzugsstörungen & TTS-System (Text-to-Speech)

Aufzugsstörungen werden nun in Echtzeit in der FahrInfo angezeigt – Die Entwicklung des digitalisierten Prozesses und der Schnittstelle erfolgte in enger Abstimmung mit den Sozialhelden e.V. Zudem steht ein neues Text-to-Speech-System bereit, das automatisierte Ansagen über Web, Streaming oder direkt in Fahrzeugen und Bahnhöfen ermöglicht.

Verbesserung der Fahrgastinformation in der App

Die BVG arbeitet gemeinsam mit der Hamburger Hochbahn an der Entwicklung einer neuen Mobilitätsplattform. Die App MAX soll Mitte 2026 in den Großräumen Berlin und Hamburg zur Verfügung stehen. MAX soll Ticketkauf (inkl. Deutschlandticket), Echtzeitinfos, Auslastungsdaten und alle Mobilitätsangebote einschließlich Sharing in einer App bündeln. Durch die Kooperation von Hochbahn und BVG entstehen Synergien, die Kosten im digitalen Vertrieb senken, Entwicklungen beschleunigen und die Nutzung von ÖPNV und Sharing für Fahrgäste vereinfachen sollen, auch und vor allem bei der Fahrgastinformation.

Welche konkreten Erweiterungen und Neubauten von Abstellanlagen und Betriebshöfen sind wann und wo geplant?

Die BVG plant für die Straßenbahn Betriebshofneubauten und entsprechende Flächenvorhaltungen in Adlershof, Blankenburg und Tegel.

Der Bau der neuen Betriebshofinfrastruktur in Adlershof wird nach derzeitigem Kenntnisstand zeitnah erfolgen. Die Umsetzung der Betriebshöfe in Blankenburg und Tegel sind abhängig von der Entwicklung und des Ausbaus des Straßenbahnbetriebes und den jeweiligen Stadtentwicklungsgebieten.

Die BVG plant im Zusammenhang mit der Verlängerung der U3 zum Mexikoplatz auch den Bau einer neuen Abstellanlage, die nach derzeitigem Stand bis 2030 realisiert werden soll.

Zur Umsetzung der Elektrifizierung des Busbetriebs werden sowohl Neubaubetriebshöfe errichtet als auch Bestandsbetriebshöfe umgebaut. Zwei neue Betriebshöfe entstehen an den Standorten Sântisstraße sowie in Köpenick als Betriebshofverbunds Süd-Ost mit den Teilstandorten Köpenicker Landstraße und Rummelsburger Landstraße.

Darüber hinaus werden alle sechs Bestandsbetriebshöfe für den Betrieb mit Elektrobussen ertüchtigt. Dies sind die Höfe Britz, Cicerostraße, Indira-Gandhi-Straße, Lichtenberg,

Müllerstraße und Spandau.

Betriebshof	geplante Inbetriebnahme
Süd-Ost - Köpenicker Landstraße	2027
Süd-Ost - Rummelsburger Landstraße	2028
Säntisstraße	2027
Indira-Gandhi-Straße	2029
Spandau	2030
Lichtenberg	2033
Britz	2033
Cicerostraße	2034
Müllerstraße	2035

Wie weit sind Planungen und Konzepte im Bereich autonomes Fahren fortgeschritten?

U-Bahn

Derzeit werden die Linien U5 und U8 mit dem Zugsicherungssystem CBTC (Communication-Based Train Control) ausgestattet. Nach Fertigstellung des Projektes sollen ab 2031 beide Linien teilautomatisiert im Automatisierungsgrad 2 fahren.

Bus und Straßenbahn

Die BVG teilt mit: „Die BVG beobachtet technologische Entwicklungen wie das autonome Fahren kontinuierlich und prüft sie auf Anwendungspotenziale in Berlin. Hierzu steht sie auch im Wissensaustausch mit anderen Verkehrsunternehmen. Konkrete Konzepte liegen weder für den Bus- noch Straßenbahnbereich vor. Die Frage der Fahrzeuggröße wird erst im Zuge einer Projekterarbeitung näher betrachtet werden – auch mit Blick auf die Marktverfügbarkeit. Im Bereich Straßenbahn wird davon ausgegangen, dass autonome Anwendungen zunächst auf Betriebshöfen, dann an Endstellen und erst später im Streckennetz möglich sein werden.“

Welche konkreten Maßnahmen werden im Hinblick auf Sauberkeit und Sicherheit auf Bahnhöfen verfolgt und ausgeweitet?

Die BVG setzt 250 Mitarbeitende im Sicherheitsdienst (in- und extern) rund um die Uhr in Fahrzeugen und Anlagen ein. Mit einem weiterentwickelten Recruiting-Prozess, einem praxisnäheren Schulungskonzept und einer intensiveren Qualifizierungsphase bereitet die BVG ihre Mitarbeitenden besser auf ihre Aufgaben vor. Hierzu hat sie in Kooperation mit sozialen Trägern Lehrmodule zur Deeskalation und zu sicherem Umgang mit Menschen aus der Betäubungsmittelszene entwickelt. Ausgewählte Schwerpunktbahnhöfe werden dauerhaft besetzt, womit die Sicherheitspräsenz rund um die Uhr gewährleistet ist. Alle Endbahnhöfe sind zudem zwischen 20 und 5 Uhr durch Sicherheitspersonal besetzt. Zusätzlich erfolgen mehr gemeinsame Streifen mit der Polizei. Auch die gemeinsamen Streifen mit DB Sicherheit wurden wiederaufgenommen. Der Objektschutz wurde u. a. zur Vermeidung von Kabeldiebstahl ausgebaut.

Rund 6.900 Videokameras in allen Fahrzeugen und Bahnhöfen wirken flächendeckend präventiv und helfen bei der Aufklärung von Straftaten. Die Sicherheitsleitstelle ist rund um die Uhr erreichbar.

bar. Alle Bahnhöfe verfügen über Notruf- und Informationssäulen mit Direktverbindung zur Leitstelle. Die Videobeobachtung ermöglicht schnelleres Eingreifen, bessere Lagebeurteilung und genauere Strafverfolgung durch Videospeicherung. Intelligente Kameratechnik an ersten Pilotstandorten erkennt Personen oder Gegenstände automatisiert, die ins Gleisbett gelangen. Seit März 2024 werden Bodycams im Pilotbetrieb getestet, mit messbarer deeskalierender Wirkung. Ein Krisenmanagement und Business Continuity Management (BCM) sind fest in der Sicherheitsstrategie der BVG verankert und werden kontinuierlich weiterentwickelt.

Im inzwischen in die Alltagstätigkeit überführten Projekt "Reinigungsstreife" wird verstärkt Sicherheits- und Reinigungspersonal gemeinsam auf Schwerpunktbahnhöfen im ÖPNV-Netz eingesetzt, um die Nutzungsqualität für die Fahrgäste weiter zu verbessern, aber auch das Sicherheitsgefühl der BVG-Mitarbeitenden. Dabei wurden die Reinigungsstreifen im Nordteil der U8 zugunsten des Südtails der U8 sowie von Abschnitten der Linien U5 und U7 umdisponiert.

Im Hinblick auf die Sauberkeit in den U-Bahnhöfen wird die verstärkte Nassreinigung belasteter U-Bahnhöfe zusätzlich zu Grund- und Unterhaltsreinigung, Graffitientfernung, Müllentsorgung und Winterdienst auf allen U-Bahnhöfen ausgebaut. Bei Bedarf erfolgen Reinigungen der Aufzugschächte über die sonst alle zwei Jahre erfolgende Grundreinigung der Schächte hinaus. Zu weiteren Maßnahmen der Sicherheit und Sauberkeit befinden sich Aufgabenträger und BVG im Austausch.

Welche konkreten Ausbauten hin zu barrierefreien Straßenbahn-Haltestellen sind wann und wo geplant?

Im Rahmen von Grundinstandsetzungen der Gleisanlagen werden Haltestellen parallel barrierefrei durch die BVG ausgebaut. Zwecks Beschleunigung des barrierefreien Ausbaus und insbesondere für Haltestellen an Strecken, die bereits in der Vergangenheit grundinstandgesetzt worden sind, haben SenMVKU und BVG zudem auf Grundlage eines Rahmenantrags weitere Schwerpunkte des barrierefreien Haltestellenausbaus abgestimmt. Dieser sah vor, dass bis Ende 2033 alle Haltestellen der Straßenbahn barrierefrei ausgebaut werden.

Eine detaillierte Auflistung ist im Rahmen der kurzen Beantwortungszeit nicht möglich.

Welche Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge sind wann, wo und in welchem Umfang geplant?

Bezüglich der Investitionen in die Infrastruktur wird auf den Bericht 143 zum Haushaltstitel 0730/89102 - Zuschüsse für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs verwiesen. In den Titelerläuterungen sind die vorgesehenen Maßnahmen aufgeführt. Weiterhin wird auf die Erläuterungen der Titel 2980/89121 - Zuschüsse an die BVG für Maßnahmen U-Bahn und 2980/89122 - Zuschüsse an die BVG für Maßnahmen Straßenbahn verwiesen. Dies sind die Infrastrukturinvestitionen, die aus dem Sondervermögen des Bundes finanziert werden sollen. Weiterhin ist im BVG-Verkehrsvertrag ein Budget für Investitionen zum Erhalt der Infrastruktur hinterlegt, welches bisher 82 Mio. Euro pro Jahr umfasst. Hier werden vorrangig Investitionen aus den Maßnahmengruppen Bauwerksausbau, Tunnel/Viadukte, Gleisanlagen und Zugsicherungsanlagen finanziert.

Im Rahmen des BVG-Verkehrsvertrags ist die Finanzierung von insgesamt 1.074 U-Bahn-Wagen und 168 Straßenbahnfahrzeugen abgesichert (Zukunftssichere Fahrzeugbeschaffung, ZSFB). Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Ersatzbeschaffungen für Altfahrzeuge. Auf Grundlage der vertraglichen Regelungen erhält die BVG einen Ausgleich von Kapitalkosten (Abschreibungen und Zinsen) für die Beschaffung von kreditfinanzierten Schienenfahrzeugen (U-Bahn und Straßenbahn). Dabei hat die BVG die Anschaffungs- und Herstellungskosten (AHK) für die geplanten Beschaffungen kalkuliert und die Kapitalkosten, die während der Laufzeit des Verkehrsvertrags anfallen, über den Zeitraum geglättet, sodass ein einheitlicher jährlicher Zahlbetrag und somit eine gleichmäßige Belastung für den Landeshaushalt entsteht. Die Zahlungen dafür sind bisher im Titel 0730/54045 in Höhe von 87,752 Mio. Euro pro Jahr veranschlagt, sollen aber voraussichtlich in den neuen Titel 0730/54085 verschoben werden.

U-Bahn (insgesamt 1.074 Wagen):

- 56 Wagen der Baureihe IK (Kleinprofil) -> ausgeliefert
- 262 Wagen der Baureihe JK (Kleinprofil) -> in Auslieferung
- 756 Wagen der Baureihe J (Großprofil) -> in Auslieferung

Straßenbahn (insgesamt 168 Fahrzeuge):

- 42 Fahrzeuge der Baureihe Flexity (Länge: 40m) -> ausgeliefert
- 65 Fahrzeuge der Baureihe Urbanliner (Länge: 50m) -> in Auslieferung
- 61 weitere Fahrzeuge (Bestellung noch nicht ausgelöst)

Die Beschaffung von Elektrobussen wird ab 2025 nicht mehr als Investitionszuschuss seitens des Landes, sondern im Rahmen einer Eigenkapitalzuführung im Titel 83130 abgebildet.

Zu 101 b)

Welche zusätzlichen Einnahmeoptionen als Ergänzung für eine verbesserte ÖPNV-Finanzierung (zusätzlich zu Fahrgeldeinnahmen und Landeszuschüssen - Stichwort 3. Finanzierungssäule) prüft der Senat und bis wann könnten diese eingeführt werden?

Zu Möglichkeiten der ergänzenden Finanzierung im Wege einer 3. Finanzierungssäule hat der Senat ein Gutachten bei den Firmen Ramboll und Becker Büttner Held (bbh) in Auftrag gegeben, das Ende 2020 auch veröffentlicht wurde. Die darin gewonnenen Erkenntnisse fließen grundsätzlich auch weiterhin in Überlegungen zur Finanzierung im ÖPNV in Berlin mit ein. Konkrete Pläne zur Ausgestaltung neuer Finanzierungsströme, zweckgebunden für den Berliner ÖPNV befinden sich derzeit aber nicht in der Umsetzung.

Bitte um eine tabellarische Auflistung aller im Verkehrsvertrag mit der BVG bestellten Leistungen.

Vorbehaltlich des Ergebnisses der Revision des BVG-Verkehrsvertrag wurde der Mittelbedarf wie folgt im Entwurf des Doppelhaushalts 2026/2027 berücksichtigt:

Plansätze	2026	2027
Verkehr und Infrastruktur	629.131.000	642.958.000

Betriebskosten Dekarbonisierung	39.832.000	23.565.000
Summe	668.963.000	666.523.000

Bislang im Titel 54045 mit enthalten, aber künftig in den Titeln 54084 und 54085 mit abgebildet:

Plansätze	Titel neu	2026	2027
Schienenfahrzeugfinanzierung ZSFB (BVG)	54085	87.752.000	87.752.000
Schüler- und Ausbildungsverkehr (BVG)	54084	75.000.000	75.000.000
Kostenloses Schülerticket (BVG)	54084	51.367.000	52.667.000
Kostenloses Schülerticket (andere VU)	54084	7.125.000	7.325.000
Nachfolgelösung VBB-Abo Azubi (Schätzung)	54084	7.500.000	7.500.000
Landesbeschäftigtenticket (BVG)	54084	44.354.000	45.225.000
Barrierefreie Beförderungsangebote	54084	8.000.000	8.500.000
Summe		281.098.000	283.969.000

Dabei ist zu beachten, dass die Finanzierungssachverhalte Schienenfahrzeugfinanzierung, Schüler- und Ausbildungsverkehr, kostenloses Schülerticket (Anteil BVG) sowie das Landesbeschäftigtenticket ebenfalls über den BVG-Verkehrsvertrag geregelt sind.

Bitte um Bericht der mit Haushaltsmitteln von 2023 bis 2027 bestellten / zu bestellenden Verkehrsleistungen (Bitte tabellarisch je Verkehrsträger und Jahr bestellte Wagenkilometer darstellen)

Der im Verkehrsvertrag bisher vereinbarte Leistungsumfang folgt einem Aufwuchspfad, den die BVG aufgrund verschiedener Probleme aktuell nicht erfüllen kann. Seitens der BVG wird mit dem Konzept „Stabilität vor Wachstum“ ein Einfrieren des Leistungsvolumens auf dem Niveau des Jahres 2024 bis einschließlich 2027 vorgeschlagen. Leistungsumfang und Vergütung sind Gegenstand der aktuell zwischen BVG und SenMVKU verhandelten Vertragsrevision. Endgültige Festlegungen gibt es hier noch nicht. Der Haushaltsansatz benennt insofern nur den Maximalbetrag, der sich aus Leistungsumfang und Kostensätzen mit Abschluss der Vertragsrevision ergibt.

Zu den in den Jahren 2023 und 2024 vertraglich vereinbarten, bestellten sowie erbrachten Leistungen wird auf den Bericht an das Abgeordnetenhaus aus dem Auflagenbeschluss B.36 verwiesen, der dem Hauptausschuss zum 1. Oktober eines jeden Jahres für die Erfüllung des BVG-Verkehrsvertrags vorgelegt wird und der detailliert zu Leistungsvolumina und weiteren Themen berichtet. Für das Jahr 2023 ist der Bericht unter der roten Nummer 1891 A zu finden. Für das Jahr 2024 erfolgt die Zulieferung an den Hauptausschuss bis zum 1. Oktober 2025.

Warum hält der Senat an der Streichung der im Verkehrsvertrag zugesicherten zusätzlichen 140 Mio. Euro ab 2025 für Kostensteigerungen bei der BVG fest, obwohl die BVG in ihrem letzten Geschäftsbericht für diesen Fall vor erheblichen finanziellen Risiken warnt?

Dem Senat ist nicht bekannt, dass im BVG-Verkehrsvertrag zusätzliche 140 Mio. Euro ab 2025 für Kostensteigerungen zugesichert werden. Insofern konnten auch keine 140 Mio. Euro gestrichen werden.

Wie soll die ÖPNV-Finanzierung sichergestellt werden, wenn die BVG infolge des Tarifabschlusses bereits 70 Mio. € jährlich zusätzlich benötigt, sowie darüber hinaus aufgrund von sonstigen Kostensteigerungen und Inflation einen Bedarf von zusätzlich 140 Mio. € angemeldet hat und somit ein jährlicher Mehrbedarf von 210 Mio. Euro besteht?

Der Ansatz im Titel 54045 erhält gegenüber dem Doppelhaushalt 2024/2025 einen erheblichen Aufwuchs, der die von der BVG benannten Kostensteigerungen, die Gegenstand der derzeit laufenden Revision des Verkehrsvertrags sind, finanziell absichern soll.

Wie soll gewährleistet werden, dass trotz massiver Kostensteigerungen die im Verkehrsvertrag vereinbarten Leistungen mit den bereit gestellten Mitteln gesichert werden können?

Siehe Antwort zur vorherigen Frage. Es wird davon ausgegangen, dass mit dem Mittelansatz die verkehrsvertraglichen Leistungen nach Abschluss der Revision des Verkehrsvertrags finanziert werden können.

Welche unterschiedlichen Szenarien zum Ausgang der Revision werden in diesem Zusammenhang vorbereitet - bitte ausführlich darstellen. Inwiefern sind diese im Haushalt hinterlegt?

Bei der Revision handelt es sich um einen iterativen Prozess, den das Land und die BVG gemeinsam gehen. Dieser betrifft auch das gemeinsame Vorgehen in den Gesprächen. Insofern erschien eine Vorfestlegung auf mögliche Ergebnisszenarien nicht sinnvoll.

Themen, die in der Revision behandelt werden, sind der Leistungsumfang der einzelnen Verkehrsträger und notwendige Anpassungen bei den Vergütungssätzen aufgrund Veränderungen der zugrundeliegenden Kostenstruktur seit 2019. Außerdem sollen bestehende Regelungen zur Zusammenarbeit und Vertragsabwicklung überprüft und ggf. weiterentwickelt werden.

Wie viele Bus-, Tram- und U-Bahn-Kilometer sollen im Rahmen der Revision des Verkehrsvertrags weniger bestellt oder andere Leistungen eingeschränkt werden, um das Finanzdefizit infolge der oben genannten Kostensteigerungen auszugleichen?

Das Leistungsangebot von U-Bahn, Straßenbahn und Bus soll in den Jahren 2026 und 2027 im Wesentlichen auf dem Niveau von 2024 bleiben. Dies entspricht der BVG-Strategie „Stabilität vor Wachstum“. Das entspricht beim Bus ca. 92,4 Mio. Nutzwagenkilometer pro Jahr, bei der Straßenbahn ca. 22,6 Mio. Nutzzugkilometer pro Jahr und bei der U-Bahn ca. 22,0 Mio. Nutzzugkilometer pro Jahr. Bei der U-Bahn ist im Zuge der Fertigstellung der Dammsanierung des U6-Nordabschnitts im Jahr 2027 mit einer Zunahme des Leistungsvolumens auf 22,5 Mio. Nutzzugkilometer zu rechnen.

Welche geplanten Verbesserungen des ÖPNV-Angebots sind in unterversorgten Ortsteilen und darüber hinaus vorgesehen?

Aufgrund der BVG-Strategie „Stabilität vor Wachstum“ sind seitens der BVG Leistungsausweitungen nur durch Kompensation von Leistungskürzungen an anderer Stelle möglich, da in den Jahren 2026 und 2027 im Wesentlichen das Leistungsvolumen des Jahres 2024 fortgeschrieben wird.

Inwiefern ist eine Wiederaufnahme des Muva-Angebots vorgesehen? Falls ja, in welcher Höhe sind dafür Mittel vorgesehen? Falls nein, wie wird alternativ ein barrierefreier Nahverkehr sichergestellt?

Das Angebot „BVG Muva für barrierefreie Mobilität in Berlin“ der BVG läuft als Pilotprojekt noch bis zum Jahresende 2025. In Bezug auf die weiteren Planungen ab 2026 wird auf die Beantwortung zu 101 a) verwiesen.

Für die Fortführung des Angebots sind im Jahr 2026 8 Mio. Euro und 2027 8,5 Mio. Euro derzeit noch im Titel 0730/54045 eingeplant. Es war vorgesehen, diesen Sachverhalt aus Gründen der besseren Nachvollziehbarkeit und besseren Abbildung der vertraglichen Zusammenhänge mit dem entsprechenden Betrag im neuen Titel 0730/54084 abzubilden. Dies ist entsprechend auch in den Titelerläuterungen dargestellt. Eine entsprechende betragliche Reduzierung in 0730/54045 und Erhöhung in 0730/54084 muss allerdings noch im Zuge des parlamentarischen Haushaltsberatungsprozesses erfolgen.

Bitte um tabellarischen Bericht des mit Finanzmitteln des aktuellen Haushalts durchgeführten Pilotprojekts „Ordnungsrahmen zur Schaffung von Abstellflächen“ („Jelbi-Punkte“) (Bitte auflisten: Bezirk, Örtlichkeit der Abstellfläche, Kosten)

Die Auflistung der finanzierten Standorte aus dem Projekt „Ordnungsrahmen“ kann dem Anhang zu diesem Bericht entnommen werden. Zusammenfassend stellt sich die Situation wie folgt dar:

- Errichtete Standorte 2023: 92 Jelbi-Punkte
- Errichtete Standorte 2024: 29 Jelbi-Punkte
- Errichtete Standorte 2025: 1 Jelbi-Punkte
- Geplante/beantragte Standorte 2025: 26 Jelbi-Punkte
- zzgl. Nachrüstung Blindenleistreifen an 5 Jelbi-Punkten auf dem Bürgersteig
- Budget 2023: 1,134 MEUR netto zzgl. SNGeb/VerwGeb = 1,367 MEUR brutto inkl. SNGeb/VerwGeb
- Budget 2024: 418 TEUR netto zzgl. SNGeb/VerwGeb = 500 TEUR brutto inkl. SNGeb/VerwGeb
- Budget 2025: 412 TEUR netto zzgl. SNGeb/VerwGeb = 494 TEUR brutto inkl. SNGeb/VerwGeb

Die Standorte werden gebündelt abgerechnet. Die Kosten pro Standort liegen nicht vor.

Bitte um schriftlichen Bericht der mit Finanzmitteln des Haushalts 26-27 vorgesehenen neuen Jelbi-Punkten und Jelbi-Stationen. Wie viele neue Jelbi-Punkte und Jelbi-Stationen plant die BVG 2026 und 2027 anzulegen, und wie werden die Finanzmittel dafür an die BVG ausgereicht?

Es ist vorgesehen die zukünftig und Errichtung und den Betrieb von Abstellflächen für Sharing-Mobilität unter dem neugeschaffenen Titel 0730/52440 anzusiedeln. Die genaue Zahl der zu errichteten Abstellflächen im Zeitraum 26/27 kann aktuell nicht benannt werden, da dieses noch Teil der aktuell laufenden Erarbeitung der Sharing-Strategie ist.

Bitte um Darstellung des E-Bus-Hochlauf-Plans bis 2030 aufgeschlüsselt nach Jahren, vollständiger

Finanzierungsbedarf inkl. Betriebshöfe, deren Standorte und Zeitplan für die Umsetzung.

Die Gesamtkosten der Elektrifizierung der Busflotte ergeben sich aus der Fahrzeugbeschaffung sowie dem Infrastrukturbau und liegen bei schätzungsweise 1,7-2,3 Mrd. Euro. Der landesseitige Finanzierungsbedarf liegt im Bereich zwischen 0,7-1,4 Mrd. € bis 2035.

Es erfolgt der Neubau von zwei Betriebshöfen an den Standorten Sântisstraße sowie in Köpenick als Betriebshofverbund Süd-Ost mit den Teilstandorten Köpenicker Landstraße und Rummelsburger Landstraße. Weiterhin werden alle sechs Bestandsbetriebshöfe an den Standorten Indira-Gandhi-Straße, Spandau, Lichtenberg, Britz, Cicerostraße und Müllerstraße umgebaut.

Für weitere Details wird auf die Antwort des Senats vom 1. Juli 2025 auf die Schriftliche Anfrage (19/22944) verwiesen.

Zu 101 c)

Bitte um detaillierte Auflistung der einzelnen Teilansätze des Haushaltstitels für 2026 und 2027 sowie der Verpflichtungsermächtigungen. (z.B. gebundene Mittel nach Verkehrsvertrag BVG, Sicherheit, Schienenfahrzeugbeschaffung Zinsen und Abschreibungen, Dekarbonisierung, Ersatzinvestitionen, einzelne Tarifiermäßigungen u.a., Schülerticket, Azubiticket, BuT, Landesbeschäftigtenticket...).

Siehe oben 101b).

a) Bitte um Erläuterung des Sperrvermerks für das 1. und 2. Planhalbjahr.

Der Sperrvermerk richtet sich nach den Vorgaben des § 22 LHO. Er dient dem Vorbehalt der Zustimmung durch die Senatsverwaltung für Finanzen.

b) Warum werden die Verpflichtungsermächtigungen 2025 voraussichtlich nicht in Anspruch genommen?

Die Verpflichtungsermächtigungen in 2024 und 2025 dienen der Absicherung einer Vereinbarung zur Vertragsrevision. In dieser sollen eine Reihe von Themen gebündelt geregelt werden. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Haushaltsplanes 2024/2025 war noch offen, ob ein Abschluss der Revisionsverhandlungen noch in 2024 oder erst in 2025 möglich sein wird. Ob und in welcher Höhe die Verpflichtungsermächtigung 2025 in Anspruch genommen werden wird, wird erst zum Abschluss der aktuell laufenden Revisionsverhandlungen feststehen.

c) Wie begründet sich der deutliche Anstieg der in diesem Titel veranschlagten Mittel? Bitte um detaillierte Aufgliederung.

Siehe Beantwortung zu 101 a).

d) Bitte um Darlegung des aktuellen Stands der Verhandlungen zur Revision des Verkehrsvertrags und des Nahverkehrsplans inklusive verhandelter Themen und weiterer Zeitplanung.

Die Revisionsverhandlungen laufen aktuell, es gibt noch keine Themen, die bereits endverhandelt und geeint sind.

Themen, die in der Revision behandelt werden, sind der Leistungsumfang der einzelnen Verkehrsträger und notwendige Anpassungen bei den Vergütungssätzen aufgrund Veränderungen der zugrundeliegenden Kostenstruktur seit 2019. Außerdem sollen bestehende Regelungen zur Zusammenarbeit und Vertragsabwicklung überprüft und ggf. weiterentwickelt werden.

Es ist geplant, die Verhandlungen zum Anfang des IV. Quartals möglichst abzuschließen. Vertraglich ist eine Einigung zum Umgang mit der Vertragsrevision zum Jahresende 2025 erforderlich.

e) Bitte um Darstellung der kompletten Maßnahmen, die nur bis zur Revision des Verkehrsvertrags mit Finanzierung bis 2025 abgesichert werden konnten. Welche fallen künftig weg, welche werden fortgeführt?

Welche der bisher im Verkehrsvertrag von 2020 neben der Erbringung der Verkehrsleistung und dem Erhalt der Verkehrsinfrastruktur vereinbarten Projekte weitergeführt werden, wird ein Ergebnis der Revision des Verkehrsvertrages sein. Diese ist noch nicht abgeschlossen.

f) Bitte um Darstellung der geplanten Maßnahmen für Erweiterung und Neubau von Abstellanlagen und Betriebshöfen sowie der 2024/25 umgesetzten Projekte.

Siehe Beantwortung zu 101 a).

g) Welches neue Konzept zur Alternativen Barrierefreien Beförderung wird verfolgt? Bitte um Vorlage des Konzepts. Wie ist der Stand der Gespräche mit dem Taxigewerbe und ist die ununterbrochene Fortführung ab 1.1.2026 gesichert?

Siehe Beantwortung zu 101 a).

h) Bitte um Bericht zu nicht erbrachten Leistungen der BVG aufgrund von fehlendem Personal jeweils bei Bus, Straßenbahn und U-Bahn.

Verkehrsvertragsgemäß wird in der Leistungsabrechnung nicht nach dem Grund nicht erbrachter Verkehrsleistungsmengen unterschieden. Daher teilt die BVG in Bezug auf den Zeitraum Januar-August 2025 spezifizierend mit:

„Die personalbedingten Ausfälle liegen 2025 im einstelligen Prozentbereich.“

	Omnibus	Straßenbahn	U-Bahn
bestellter Fahrplan per August 2025 (Nkm)	61.653.867	14.982.451	14.523.143
Ausfälle Personal AöR & BT (Nkm)	185.798	190.263	646.434
Anteil der personalbedingten Ausfälle an der bestellten Leistung	0,3%	1,3%	4,5%

Hinweis: Nichtbesetzte Dienste wie beim temporären Rückzug der U1 werden als personalbedingte Ausfälle erfasst, unabhängig davon, ob das entsprechend nötige Fahrzeug gestellt werden konnte. Dies führt ggf. zu statistischen Unschärfen.“

Bericht Nr.: 124 b

Zuschüsse an die BVG für die Planung von Neubauvorhaben

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 3

08.09.2025

☎ 925 1535

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 58. Sitzung am 10.09.2025 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2026/2027 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 -Verkehr -

68253

Zuschüsse an die BVG für die Planung von Neubauvorhaben

Folgendes beschlossen:

„Bitte um Vorlage eines Fortschrittsberichts zu den aus diesem Titel finanzierten Straßenbahnneubaustrecken (Bitte tabellarisch darstellen für jede Straßenbahnneubaustrecke für 2024 und 2025: Vorgesehene Finanzmittel und Personalressourcen, Abfluss der Finanzmittel, Meilensteine jedes der Projekte: Quartal und Jahr aller bisher erreichten Leistungsphasen, Jahr der noch ausstehenden Leistungsphasen (nach HOAI).

Welche Planungen von Straßenbahnneubaustrecken sollen aus diesem Titel 2026 und 2027 finanziert werden (bitte aufschlüsseln: Straßenbahnneubaustrecke, Lph nach HOAI, Kosten)?

Welche Maßnahmen zu Straßenbahnneubaustrecken sollen entfallen oder pausiert werden, da die Ansätze für 2026 und 2027 gegenüber 2025 um drei Viertel reduziert werden?

Bitte um Vorlage eines Fortschrittsberichts zu den aus diesem Titel finanzierten U-Bahn-Neubaustrecken (Bitte tabellarisch darstellen für jede U-Bahn-Neubaustrecke für 2024 und 2025: Vorgesehene Finanzmittel und Personalressourcen, Abfluss der Finanzmittel, Meilensteine jedes der Projekte: Quartal und Jahr aller bisher erreichten Leistungsphasen, Jahr der noch ausstehenden Leistungsphasen (nach HOAI).

Welche Planungen von U-Bahn-Neubaustrecken sollen aus diesem Titel 2026 und 2027 finanziert werden (bitte aufschlüsseln: U-Bahn-Neubaustrecke, Lph nach HOAI)?“

(Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

Hierzu wird berichtet:

Im Titel 0730/68253 werden die Planungen der BVG für Neu- und Ausbaustrecken im U-Bahn- und Straßenbahnnetz beginnend ab der Vorentwurfsplanung (Leistungsphase 2) finanziert. Die

notwendigen Mittel für die Grundlagenermittlung (Leistungsphasen 0 und 1), in der u.a. Verkehrsmittelvergleich, Trassenentscheidung, Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, Nachweis der technischen und betrieblichen Machbarkeiten erfolgen, sind im Titel 0730/54220 veranschlagt.

Zu diesem Titel wird jährlich dem HA gemäß Auflage B.50 berichtet (RN 1648) – zuletzt mit Bericht SenMVKU IV C 3 vom 24.03.2025.

Hinsichtlich eines Gesamtüberblick zum U-Bahn-Ausbau wird auf den titelübergreifenden Bericht 83 zum Kapitel 0730 verwiesen. Ausführungen zu den U-Bahn-Machbarkeitsstudien erfolgen im Bericht 114 zum Titel 0730/54220, in dem die dafür vorgesehenen Mittel veranschlagt sind.

Der Gesamtüberblick zum Ausbau des Straßenbahn-Netzes ist im titelübergreifenden Bericht 84 zum Kapitel 0730 dargestellt. Darüber hinaus wird auf die ergänzenden Ausführungen zu den im Titel 0730/54220 veranschlagten Mittel für die Grundlagenuntersuchungen (Lph 0/1) im Bericht 114 verwiesen.

Hinsichtlich des Stelleneinsatzes und der benötigten Personalressourcen wird auf den kapitelübergreifenden Bericht 9 zu Personalkapazitäten sowie den Bericht 114 zum Titel 0730/54220 verwiesen.

Im Vergleich zum Mittelansatz in 2025 ist eine Reduktion der Ansätze 2026/2027 zur Einhaltung der Eckwerte auf die Restfinanzierung der vereinbarten Planungsmaßnahmen vorgenommen worden. In 2025 konnten die vorgesehenen Planungsvereinbarungen aufgrund der neuen haushaltsrechtlichen Rahmenbedingungen nicht in vollem Umfang abgeschlossen werden. Darüber hinaus konnten durch umfangreiche Prüfprozesse und andere Verzögerungen der Planungen nicht alle Maßnahmen gemäß Zeitplan vorangetrieben werden, so dass auch der Mittelabfluss nur in deutlich geringerem Umfang erfolgt ist.

Die in 2024 und 2025 bislang verausgabten Mittel und die angesetzten Mittelbedarfe für 2024-2027 sind der Anlage 1 zu entnehmen; die Meilensteine der Anlage 2.

Die Planungen für die Straßenbahnneubaustrecken Alexanderplatz -Kulturforum und Gropiusstadt werden aufgrund der Reduktion der Ansätze 2026/2027 qualifiziert beendet.

Aufgrund der zur Einhaltung der Eckwerte nötigen Priorisierung von Maßnahmen sind keine Zuschüsse für die Planung von U-Bahn-Neubauvorhaben aus diesem Titel in 2026 und 2027 vorgesehen.

Anlage 1 zu Bericht 124 b

	Laufende Finanzierungsvereinbarungen aus Vorjahren (Plan)	<i>Mittelabfluss (IST)</i>	Laufende Finanzierungsvereinbarungen aus Vorjahren (Plan)	<i>Mittelabfluss (IST)</i>	Anmeldung DHH 26/27	Anmeldung DHH 26/27
Maßnahme	2024 €	2024 €	2025 €	2025 €	2026 €	2027 €
Straßenbahn						
NBS Turmstraße - Jungfernheide (Lph 4)	132.880	948.000	722.460	0	222.460	
NBS Warschauer Straße - Hermannplatz (Lph 3-4)	637.000	637.000	536.000	0	500.000	427.000
NBS Pankow - Heinersdorf - Weißensee (Lph 3-4)	1.720.000	592.000	1.077.000	0	950.000	550.000
NBS Blankenburger Süden (Lph 3-4)	1.193.000	205.000	918.000	0	800.000	800.000
NBS Jungfernheide - UTR - Kurt-Schumacher-Platz (Lph 2-3)					1.050.000	1.706.250
NBS Elisabeth-Aue (Lph 2-3)					1.013.000	1.008.000
U-Bahn						
U3 Mexikoplatz	4.850.000	944.500				
U8 Märkisches Viertel			2.500.000	187.700		

	Lph 1-2* (Grundlagen- ermittlung/ Vorplanung)	Lph 3* (Entwurfspl.)	Lph 4* (Genehmigungspl./Planfeststel- lungsverfahren)	Lph 5* (Ausfüh- rungspl.)	Lph 6-7* (Ausschreibun- gen/Vergabe)	Lph 8-9* (Bau/In- betrieb- nahme)
Vorhabenträger	SenMVKU	BVG	BVG	BVG	BVG	BVG
Straßenbahn						
NBS Turmstraße II	2. Quartal 2022	2026	2028	2028	2029	2031
NBS Hermannplatz	1. Quartal 2025	2027	2029	2030	2030	2032
NBS Blankenburger Süden	3. Quartal 2025	2027	2029	2029	2030	2032
NBS Tangente Pankow	2. Quartal 2025	2026	2029	2029	2030	2031
U-Bahn						
U3 Mexikoplatz	2. Quartal 2024	3. Quartal 2025	4. Quartal 2025	2026	2026	2030
U8 Märkisches Viertel	2026	2027	2029	2030	2030	2037

*=Abschluss, ohne Übergangsphasen zw. HOAI-Leistungsphasen

Bericht Nr.: 124c

Zuschüsse an die BVG für die Planung von Neubauvorhaben

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 3

12.09.2025

☎ 925 1535

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 58. Sitzung am 10.09.2025 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2026/2027 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

68253

Zuschüsse an die BVG für die Planung von Neubauvorhaben

Folgendes beschlossen:

- „a) Warum sinkt der Ansatz so deutlich?
 - b) Warum werden die Verpflichtungsermächtigungen 2025 nicht in vollem Umfang in Anspruch genommen?
 - c) Welche Maßnahmen wurden in 24 und 25 finanziert oder beauftragt?
 - d) Für welche konkreten Projekte und Maßnahmen sowie Leistungsphasen sind jeweils welche Beträge in 2026 und 2027 sowie Verpflichtungsermächtigungen vorgesehen?
- Bitte um detaillierte Aufstellung nach Verkehrsmittel und Strecke.“

(Fraktion Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Im Titel 0730/68253 werden die Planungen der BVG für Neu- und Ausbaustrecken im U-Bahn- und Straßenbahnnetz beginnend ab der Vorentwurfsplanung (Leistungsphase 2) finanziert. Die notwendigen Mittel für die Grundlagenermittlung (Leistungsphasen 0 und 1), in der u.a. Verkehrsmittelvergleich, Trassenentscheidung, Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, Nachweis der technischen und betrieblichen Machbarkeiten erfolgen, sind im Titel 0730/54220 veranschlagt.

Zu diesem Titel wird jährlich dem HA gemäß Auflage B.50 berichtet (RN 1648) - zuletzt mit Bericht SenMVKU IV C 3 vom 24.03.2025.

Hinsichtlich eines Gesamtüberblick zum U-Bahn-Ausbau wird auf den titelübergreifenden Bericht 83 zum Kapitel 0730 verwiesen. Ausführungen zu den U-Bahn-Machbarkeitsstudien erfolgen im Bericht 114 zum Titel 0730/54220, in dem die dafür vorgesehenen Mittel veranschlagt sind.

Der Gesamtüberblick zum Ausbau des Straßenbahn-Netzes ist im titelübergreifenden Bericht 84 zum Kapitel 0730 dargestellt. Darüber hinaus wird auf die ergänzenden Ausführungen zu den im Titel 0730/54220 veranschlagten Mittel für die Grundlagenuntersuchungen (Lph 0/1) im Bericht 114 verwiesen.

- a) Im Vergleich zum Mittelantrag in 2025 ist zur Einhaltung der Eckwerte eine Reduktion der Ansätze 2026/2027 auf die Restfinanzierung der vereinbarten Planungsmaßnahmen vorgenommen worden.
- b) In 2025 konnten die vorgesehenen Planungsvereinbarungen aufgrund der neuen haushaltsrechtlichen Rahmenbedingungen nicht in vollem Umfang abgeschlossen werden, so dass die veranschlagten Verpflichtungsermächtigungen nicht in vollem Umfang in Anspruch genommen wurden.
- c) In 2024 und/ oder 2025 wurden Zuschüsse für die Planungen der folgenden Maßnahmen aus diesem Titel finanziert:
- Straßenbahn Neubaustrecke Turmstraße II
 - Straßenbahn Neubaustrecke Alex – Kulturforum (Zahlung der bisherigen Aufwände der BVG, die bis zur qualifizierten Beendigung im Zuge des 3. NHH bereits angefallen waren)
 - Straßenbahn Neubaustrecke Warschauer Str. – Hermannplatz
 - Straßenbahn Neubaustrecke Blankenburger Süden
 - Straßenbahn Neubaustrecke Tangente Pankow
 - U-Bahn Verlängerung Mexikoplatz
 - U-Bahn Verlängerung Märkisches Viertel
- d) Die angesetzten Mittelbedarfe sind der Anlage 1 zu entnehmen.

Anlage zu Bericht 124 c

	Laufende Finanzierungsvereinbarungen aus Vorjahren (Plan)	<i>Mittelabfluss (IST)</i>	Laufende Finanzierungsvereinbarungen aus Vorjahren (Plan)	<i>Mittelabfluss (IST)</i>	Anmeldung DHH 26/27	Anmeldung DHH 26/27
Maßnahme	2024 €	2024 €	2025 €	2025 €	2026 €	2027 €
Straßenbahn						
NBS Turmstraße - Jungfernheide (Lph 4)	132.880	948.000	722.460	0	222.460	
NBS Warschauer Straße - Hermannplatz (Lph 3-4)	637.000	637.000	536.000	0	500.000	427.000
NBS Pankow - Heinersdorf - Weißensee (Lph 3-4)	1.720.000	592.000	1.077.000	0	950.000	550.000
NBS Blankenburger Süden (Lph 3-4)	1.193.000	205.000	918.000	0	800.000	800.000
NBS Jungfernheide - UTR - Kurt-Schumacher-Platz (Lph 2-3)					1.050.000	1.706.250
NBS Elisabeth-Aue (Lph 2-3)					1.013.000	1.008.000
U-Bahn						
U3 Mexikoplatz	4.850.000	944.500				
U8 Märkisches Viertel			2.500.000	187.700		

Bericht Nr.: 128 a, b, c

VBB-Begleitservice

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 6

05.09.2025

☎ 9025 1636

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 58. Sitzung am 10.09.2025 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2026/2027 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

68569

Sonstige Zuschüsse für konsumtive Zwecke im Inland

Folgendes beschlossen:

a)

„Wie erklärt sich die deutliche Mittelabschmelzung in 2026/2027 im Vergleich zum Mittelansatz in 2025? Warum werden die Teilansätze für Trägerprojekte nicht mehr ausgewiesen? Wieso fallen der „Tag des Guten Lebens“ und das Ausbildungsprogramm für Busfahrer weg? In welcher Höhe sollen die Goerzbahn und das Wassertaxi Spandau finanziert werden? Welche Maßnahmen wurden in den vergangenen zwei Jahren umgesetzt? Wie hoch war der Mittelabfluss in 2024 und 2025?“

(Fraktion CDU/SPD)

b)

„Bitte um tabellarische Aufschlüsselung aller Maßnahmen, die aus diesem Titel finanziert werden mit Angaben zu Ist-Wert 2024, Ansatz 2025, Ansatz 2026 und Ansatz 2027.

Weshalb werden die Verpflichtungsermächtigungen in 2025 nicht in vollem Umfang in Anspruch genommen?

Wie ist die künftige Finanzierung des Semestertickets geplant?

In welcher Höhe sind Mittel für ein Azubi-Ticket eingeplant und wann und in welcher Ausgestaltung soll dieses umgesetzt werden?

Inwiefern wird das Pilotprojekt „Wassertaxi in Spandau“ trotz der ernüchternden Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung aus diesem Titel finanziert?

Welche konkreten baulichen Anpassungen und Planungen für eine Genehmigung des Testbetriebs der Goerzbahn mit Personenverkehr sollen aus diesem Ansatz finanziert werden und was ist der Zeitplan? ‘

(Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

c)

- „a) Bitte um tabellarische Auflistung der Teilansätze für 2026 und 2027 sowie des jeweiligen IST 2024. Warum ist diese nicht in den Erläuterungen enthalten?
- b) Warum sinkt der Ansatz so deutlich?
- c) Warum werden die Verpflichtungsermächtigungen 2025 nicht in vollem Umfang in Anspruch genommen?
- d) Welche finanziellen Mittel sind für das Pilotprojekt Wassertaxi in Spandau und für die Aufnahme des Testbetriebs der Goerzbahn für den Personenverkehr vorgesehen? Bitte um Darstellung des Projektstands beider Maßnahmen.
- e) Wie lange sind die Stellen des VBB-Begleitservice gesichert?“

(Fraktion Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Zu 128 a)

Wie erklärt sich die deutliche Mittelabschmelzung in 2026/2027 im Vergleich zum Mittelansatz in 2025? Warum werden die Teilansätze für Trägerprojekte nicht mehr ausgewiesen? Wieso fallen der „Tag des Guten Lebens“ und das Ausbildungsprogramm für Busfahrer weg? In welcher Höhe sollen die Goerzbahn und das Wassertaxi Spandau finanziert werden? Welche Maßnahmen wurden in den vergangenen zwei Jahren umgesetzt? Wie hoch war der Mittelabfluss in 2024 und 2025?

Gemäß dem vom Senat beschlossenen Entwurf zum Doppelhaushalt 2026/2027 soll aus diesem Titel der VBB-Begleitservice finanziert werden. Der Ansatz für den VBB-Begleitservice ist um rund 1,6 Mio. Euro/Jahr angewachsen, um die Stellen von 30 Mobilitätshelfern zu finanzieren, die bis 2025 noch durch die SenASGIVA im Rahmen des ausgelaufenen Projekts „Solidarisches Grundeinkommen“ (SGE) getragen wurden.

Die Entscheidung zum Entfall der Förderung zum „Tag des guten Lebens“ wurde bereits mit Verabschiedung des 3. Nachtragshaushalts 2024/2025 (Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b des Haushaltsgesetzes 2024/2025) beschlossen, in dem „insbesondere für die Teilansätze 2 und 3“ (Parklettförderprogramm und Tag des guten Lebens) die veranschlagten Mittel im Jahr 2025 in voller Höhe qualifiziert gesperrt worden sind. Für ein Ausbildungsprogramm für Busfahrerinnen- und -fahrer sind in den Jahren 2024 und 2025 keine Mittel abgeflossen, sodass hier keine erneute Veranschlagung erfolgt ist.

Planungen für einen Testbetrieb auf der Goerzbahn sind aus dem dafür vorgesehenen Titel für Planungsleistungen **0730/54220** – Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr zu finanzieren. Der Betrieb einer zusätzlichen Fährverbindung im Bereich Hakenfelde/ Spandau ist – wie auch alle anderen Fährverbindungen im Berliner ÖPNV – aus dem Titel 0730/54045 Leistungen des innerstädtischen ÖPNV zu finanzieren.

Da nur noch ein Projekt aus diesem Titel finanziert werden soll, kann auf eine Darstellung von Teilansätzen zukünftig verzichtet werden.

Der Mittelabfluss 2024 und 2025 wird in der Tabelle unten dargestellt.

Zu 128 b)

Bitte um tabellarische Aufschlüsselung aller Maßnahmen, die aus diesem Titel finanziert werden mit Angaben zu Ist-Wert 2024, Ansatz 2025, Ansatz 2026 und Ansatz 2027

Maßnahme	Ist 2024	Ist 2025	Ansatz 2025	Ansatz 2026	Ansatz 2027
1. VBB Bus&Bahn-Begleitservice	1.064.113	664.915	1.126.000	2.813.000	2.813.000
2. Parklettförderung	83.233	—	150.000	—	—
3. Tag des guten Lebens	296.100	—	280.000	—	—
4. Zuschuss Semesterticket	823.699	—	9.300.000	—	—
5. Förderung stationsbasiertes Carsharing	0	—	100.000	—	—
6. Pilotprojekt Wassertaxi Spandau	0	—	2.000.000	—	—
7. Ausbildungsprogramm Busfahrer/innen	0	—	1.000.000	—	—
8. Testbetrieb Goerzbahn	0	—	5.000.000	—	—
Kulturprogramm im Eurocity-Fernverkehr zwischen Berlin und Warschau	99.000	—	—	—	—
Gesamt	2.366.145	664.915*	19.956.000	2.813.000	2.813.000

* Stand 5.9.2025

Weshalb werden die Verpflichtungsermächtigungen in 2025 nicht in vollem Umfang in Anspruch genommen?

Es wurden keine Verpflichtungen in der ursprünglich vorgesehenen Höhe eingegangen.

Wie ist die künftige Finanzierung des Semestertickets geplant?

Sowohl das VBB-Semesterticket als auch das Deutschlandticket-Semesterticket sind Tarifangebote, die sich selbst tragen. Hier ist eine zusätzliche Bezuschussung nicht erforderlich.

In welcher Höhe sind Mittel für ein Azubi-Ticket eingeplant und wann und in welcher Ausgestaltung soll dieses umgesetzt werden?

Die Finanzierung von Ausgleichsleistungen für Tarifprodukte, wie z.B. Tarifprodukte im Ausbildungsverkehr (z.B. für Schüler, Auszubildende, Studierende) soll künftig im neuen Titel 54084 Leistungen außerhalb der Verkehrsverträge an Verkehrsunternehmen erfolgen. Aufgrund eines Versehens sind im vorgelegten Haushaltsentwurf die entsprechenden Beträge noch nicht vom Titel 54045 dorthin verschoben worden. Für ein mögliches Nachfolgeprodukt für das zum 31.12.2024 ausgelaufene VBB-Abo Azubi sind in den Jahren 2026 und 2027 Mittel von jeweils bis zu 7,5 Mio. Euro vorgesehen.

Es ist geplant, in Berlin ein Nachfolgeprodukt für das VBB-Abo Azubi künftig auf Basis des Deutschlandtickets umzusetzen. Vorbild dafür ist das Modell „BonusTicket“ in Hamburg, in denen

Azubis unter bestimmten Bedingungen das Deutschlandticket günstiger erhalten können. Ziel ist, mit Zuschuss von Arbeitgebern und Land das Preisniveau des Deutschlandsemestertickets (60% Preis Deutschlandticket, aktuell 34,80 Euro/Monat) zu erreichen. Damit ist das Angebot dann günstiger als das bisherige VBB-Abo-Azubi mit 37,10 Euro/Monat und gilt darüber hinaus nicht nur in Berlin und Brandenburg, sondern bundesweit. Das neue Azubi-Angebot in Berlin soll Anfang 2026 eingeführt werden.

Inwiefern wird das Pilotprojekt „Wassertaxi in Spandau“ trotz der ernüchternden Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung aus diesem Titel finanziert?

Eine Finanzierung des Projekts Wassertaxi in Spandau aus diesem Titel ist nicht vorgesehen. Der Betrieb einer zusätzlichen Fährverbindung im Bereich Hakenfelde/Spandau wäre – wie auch alle anderen Fährverbindungen im Berliner ÖPNV – aus dem Titel 0730/54045 Leistungen des innerstädtischen ÖPNV zu finanzieren.

Welche konkreten baulichen Anpassungen und Planungen für eine Genehmigung des Testbetriebs der Goerzbahn mit Personenverkehr sollen aus diesem Ansatz finanziert werden und was ist der Zeitplan?

Maßnahmen für einen Testbetrieb der Goerzbahn sollen nicht aus diesem Ansatz finanziert werden. Planungen für einen Testbetrieb auf der Goerzbahn sind aus dem dafür vorgesehenen Titel für Planungsleistungen 0730/54220 – Vorbereitungskosten für den schienenengebundenen Nahverkehr zu finanzieren.

Zu 128 c)

a) Bitte um tabellarische Auflistung der Teilansätze für 2026 und 2027 sowie des jeweiligen IST 2024. Warum ist diese nicht in den Erläuterungen enthalten?

b) Warum sinkt der Ansatz so deutlich?

Siehe Antwort zu 128 b) – Der Titel enthält lediglich noch den Ansatz für den VBB-Begleitservice. Andere Teilansätze sind nicht enthalten, dadurch sinkt auch der Gesamtansatz deutlich.

c) Warum werden die Verpflichtungsermächtigungen 2025 nicht in vollem Umfang in Anspruch genommen?

Siehe Antwort zu 128 b.

d) Welche finanziellen Mittel sind für das Pilotprojekt Wassertaxi in Spandau und für die Aufnahme des Testbetriebs der Goerzbahn für den Personenverkehr vorgesehen? Bitte um Darstellung des Projektstands beider Maßnahmen.

Siehe Antwort zu 128 b.

e) Wie lange sind die Stellen des VBB-Begleitservice gesichert?

Eine haushalterische Absicherung erfolgt auf jährlicher Basis.

Bericht Nr.: 159 c

Radverkehr – Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V E

10.09.2025

☎ 90254 7350

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 58. Sitzung am 10.09.2025 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2026/2027 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 – Tiefbau –

52108	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs
89115	Bau von Radschnellwegen
89116	Zuschüsse an die GB infraVelo GmbH zur Durchführung von investiven Maßnahmen zur Verbesserung der gesamtstädtischen Radwegeinfrastruktur

Folgendes beschlossen:

c) Titel 52108

- „a) Welche Maßnahmen wurden in welcher Höhe in den Jahren 2024 und 2025 finanziert?
b) Welche Maßnahmen sollen in welcher Höhe in den Jahren 2026 und 2027 finanziert werden?“

(Fraktion Die Linken)

Hierzu wird berichtet:

Zu c)

Zu a) und b)

Der Titel beinhaltet insbesondere die Eigenanteile in Höhe von 25% zuzüglich des nicht förderfähigen Anteils für Radverkehrsmaßnahmen, die durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ im Rahmen einer länderübergreifenden Verwaltungsvereinbarung vom 05.11. / 22.12.2020 (VV SP „S&L“) gefördert werden.

Angaben in Mio. €

Maßnahmen	2024	2025	2026	2027
Schlesische Straße / Köpenicker Straße	0,029	0,050	0,200	0,000
Otto-Braun-Straße	0,049	0,030	0,000	0,000

Hansastraße	0,029	0,285	0,200	0,000
Märkische Allee NORD (zwischen Franz-Stenzer-Straße und Mehrower Allee) (Bauvorbereitungsmaßnahmen und Planung)	0,009	0,003	0,175	0,200
Märkische Allee SÜD (zwischen Poelchaustraße und Bentschener Weg) (Bauvorbereitungsmaßnahmen und Planung)	0,021	0,004	0,180	0,300
Alt-Tempelhof (nur Planung)	0,013	0,006	0,100	0,150
Kaiser-Friedrich-Straße (Bauvorbereitungsmaßnahmen)	0,020	0,000	0,000	0,000
Brandenburgische Straße (Bauvorbereitungsmaßnahmen)	0,003	0,000	0,000	0,000
Straßenumbau Spanische Allee (Planungskosten)	0,000	0,000	0,040	0,200
Rummelsburger Landstraße	0,000	0,000	0,150	0,150
Gesamtsumme	0,173	0,378	1,000	1,000

Bericht Nr.: 161

Bauvorbereitungsmittel

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V A B 2

10.09.2025

☎ 90254 7071

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 58. Sitzung am 10.09.2025 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2026/2027 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

54040 Bauvorbereitungsmittel

Folgendes beschlossen:

a) „Ist ein Aufwuchs der bisherigen langjährigen Mittelausgaben von unter 2 Millionen Euro um über 200 Prozent auf nun 6,6 Millionen Euro in 2026 realistisch? Können die Mittel verausgabt werden? Bitte Aufstellung der geplanten Teilmaßnahmen analog zu Titel 52102 (S. 185) “

(Fraktion CDU/SPD)

b) „Warum sind die Ansätze 2026 und 2027 deutlich höher als das Ist 2024? (bitte Projekte tabellarisch mit jeweiligen Kosten auflisten)? “

(Fraktion Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Zu a)

Derzeitig wird mit einer vollumfänglichen Mittelverausgabung der angemeldeten Haushaltsansätze in 2026 und Folgejahren ausgegangen.

Die Ansätze 2026 / 2027 errechnen sich anhand der in den Haushaltsjahren 2027 bis 2029 beginnenden Straßen-, Brücken- und Wasserbaumaßnahmen sowie ab dem Haushaltsjahr 2026 auch Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen.

Vor der erstmaligen Veranschlagung von Ausgaben für eine Baumaßnahme sind notwendige Ausgaben für die Vorbereitung (Beauftragung von Architekten, Ingenieuren, für die Durchführung von Wettbewerben und Untersuchungen, für den Grunderwerb, für die Freimachung und Abräumung von Grundstücken, für die Beseitigung von Bodenverunreinigungen u. Ä.) aus dem Titel für Bauvorbereitungsmittel zu leisten.

Die in der Investitionsplanung neu angemeldeten Ersatzneubaumaßnahmen und auch die laufenden Maßnahmen sind vorzubereiten, um dem Instandhaltungsrückstau nachhaltig entgegenwirken

zu können. Die Maßnahmen sind aufgrund des Bauwerkzustandes und der verkehrlichen Bedeutung dringend zu bearbeiten.

Zu b)

Die Ansätze 2026 / 2027 errechnen sich anhand der in den Haushaltsjahren 2027 bis 2029 beginnenden Straßen-, Brücken- und Wasserbaumaßnahmen sowie ab dem Haushaltsjahr 2026 auch Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen. Ein Vergleich mit dem Ist 2024 ist daher von den Ansätzen 2026/2027 abweichend und nicht vergleichbar. Der zwingend erforderliche Aufwuchs trägt auch dem notwendigen Abbau des eingetretenen Instandsetzungsrückstaus Rechnung.

Zu a) und b)

Die prognostizierten Ausgaben sind für die Inanspruchnahme von Bauvorbereitungsmitteln für die folgenden Maßnahmen eingeplant:

Titel	Maßnahme	Bau- beginn	2026	2027
Straßenbaumaßnahmen				
720 04	Ostumfahrung Bahnhofstraße (Straße und Brücke) 131.000,00 10% 13.100,0	2028	500	500
720 16	Umbau von Quartiersstraßen im Klosterviertel (Bereich Molkenmarkt, Klosterviertel) 6.200,00 5% 310,0	2028	50	80
720 17	Erneuerung der Rochstraße zwi- schen Dircksenstraße und An der Spandauer Straße 1.112,00 5% 55,6	2028	10	20
720 18	Erneuerung der Straße des 17. Juni zwischen Yitzak-Rabinstraße und Großer Stern 14.300,00 5% 715,0	2028	200	250
720 22	Umbau der Friedrichstraße zwischen Französische Straße und Leipziger Straße 5.750,00 5% 287,5	2029	0	100

Titel	Maßnahme	Bau- beginn	2026	2027
720 24	Erneuerung der Lichtenberger Straße zwischen Holzmarktstraße und Strausberger Platz 4.555,00 5% 227,8	2029	0	80
720 25	Grundhafte Erneuerung des Spreeuferwegs (inkl. Tragschichten) im Nikolaiviertel in Mitte 4.040,00 5% 202,0	2029	0	50
720 26	Grundhafter Ausbau der Ziegelstraße zw. Friedrichstr. und Kalkscheunenstr. sowie der Kalkscheunenstraße zw. Johannisstr. und Ziegelstr. sowie der Johannisstraße zw. Friedrichstr. und Kalkscheunenstr 2.584,00 5% 129,2	2029	0	50
720 50	Neubau eines Straßenabschnittes zwischen Romain-Rolland-Straße und Blankenburger Straße (N2) 5.400,00 5% 270,0	2028	50	100
720 51	Erneuerung der Schloßstraße / Unter den Eichen (B 1) zwischen Thielallee und Wolfensteindamm 45.728,00 5% 2.286,4	2028	300	250
720 54	Erneuerung der B1/ B5 zwischen Bezirksgrenze Friedrichshain - Kreuzberg / Lichtenberg bis Rhinstraße 37.230,00 10% 3.723,0	2029	0	200
720 55	Umbau von Abschnitten der B 96a (Schnellerstraße, Michael- Brückner-Straße, Adlergestell) von Rixdorfer Straße bis Köpenicker Straße	2029	0	50

Titel	Maßnahme	Bau- beginn	2026	2027
	7.000,00 5% 350,0			
720 56	Erneuerung der Berliner Allee zwischen Pistoriusstraße und Rennbahnstraße (B 2) 16.500,00 5% 825	2028	100	120
720 57	Erschließung Gartenfeld 30.000,00 10% 3.000,0	2028	200	300
720 58	Erneuerung der Königstraße (B 1) zwischen Friedenstraße und Kronprinzessinnenweg 20.438,00 5% 1.021,9	2029	0	200
720 60	Verlegung und Neubau der Michelangelostraße in Pankow 13.326,00 10% 1.332,6	2028	150	150
720 61	Verlängerung Rothenbachstraße bis zur Blankenburger Straße (Netzelement N1) 5.714,00 10% 571,4	2028	120	120
720 62	Erneuerung der Prenzlauer Promenade (B 109) zwischen Am Steinberg bis Rothenbachstraße 11.500,00 / GE 10% 1.150,0	2027	200 500	0
Summe Straßenbau Gesamt			2.380	2.620
Wasserbaumaßnahmen				
723 33	Ausbau der Wuhle in Marzahn-Hellersdorf und Treptow-Köpenick 19.000,00 10%	2029	0	5

Titel	Maßnahme	Bau- beginn	2026	2027
	1.900,0			
728 61	Neubau der Uferbefestigung der Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) von Elsenbrücke (km 22,0) bis zum Britzer-Verbindungskanal (km 26,5) inkl. Schiffbare Nebengewässer 98.000,00 10% 9.800,0	2028	500	300
728 62	Neubau der Uferbefestigung der Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) von Britzer-Verbindungskanal (km 26,5) bis zur Altstadt Köpenick (km 33,2) 95.000,00 10% 9.500,0	2028	500	400
728 63	Neubau der Uferbefestigung der Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) von Humboldthafen (km 14,5) bis zur Mühlendammschleuse (km 17,6) 90.000,00 10% 9.000,0	2028	400	400
Summe Wasserbau Gesamt			1.400	1.105
Brückenbaumaßnahmen				
722 01	Neubau Europa-City-Brücke über Gleisanlagen 7.000,00 5% 350,0	2028	150	200
722 44	Neubau einer Fuß- und Radwegbrücke über den Landwehrkanal 13.392,00 mit Plafe 10% 1.339,2	2029	0	50
722 45	Neubau einer Fuß- und Radwegbrücke im Zuge der Bouchestraße 2.850,00 mit Plafe 10%	2029	0	10

Titel	Maßnahme		Bau- beginn	2026	2027
		285,0			
727 05	Ersatzneubau der Ossietzkybrücke 4.600,00	ohne Plafe 5% 230,0	2027	50	0
727 09	Ersatzneubau der Bahnhofstraßen- brücke 3.240,00	5% 162,0	2027	50	0
727 11	Ersatzneubau des Eichwerder Ste- ges 4.320,00	5% 216,0	2029	0	1
727 18	Ersatzneubau der Pappelalleebrü- cke 5.200,00	5% 260,0	2028	100	50
727 19	Ersatzneubau der Caprivibrücke 29.000,00	5% 1.450,0	2028	250	200
72720	Ersatzneubau der Schlossbrücke in Berlin Charlottenburg 23.000,00	5% 1.150,0	2028	100	60
727 21	Ersatzneubau der Röntgenbrücke 10.000,00	5% 500,0	2028	50	50
72722	Ersatzneubau der Dischinger Brücke 50.000,00	5% 2.500,0	2028	200	250
72723	Ersatzneubau der Gehrenseebrücke 41.300,00	5% 2.065,0	2028	100	100
727 25	Ersatzneubau der Putlitzbrücke		2029	0	100

Titel	Maßnahme		Bau- beginn	2026	2027
	30.000,00	5% 1.500,0			
72734	Ersatzneubau Brücke Am Falkenberg 8.500,00	5% 425,0	2028	60	40
727 68	Ersatzneubau der Rohrdammbrücke 12.000,00	5% 600,0	2028	90	70
727 74	Ersatzneubau der Nördlichen Rialto- ringbrücke 1.000,00	ohne Plafe 5% 50,0	2028	5	5
72779	Ersatzneubau der Brommybrücke 15.000,00	5% 750,0	2028	50	30
727 82	Ersatzneubau der Ebertsbrücke 14.000,00	5% 700,0	2028	60	50
Summe Brückenbau Gesamt				1.315,00	1.266,00
Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen					
891 16	Fahrradparkhaus Haselhorst 2.271,00	10% 227,1	2028	13	76
891 16	Fahrradparkhaus Südkreuz 8.500,00	10% 850,0	2028	62	20
891 16	Fahrradparkhaus S Landsberger Al- lee-Machbarkeitsuntersuchung 6.000,00	10% 600,0	2028	22	10
891 16	Fahrradparkhaus Hauptbahnhof- Machbarkeitsuntersuchung		2028	18	15

Titel	Maßnahme	Bau- beginn	2026	2027
	13.500,00 10% 1.350,0			
891 16	Fahrradparkhaus Pankow - Mach- barkeitsuntersuchung 15.000,00 10% 1.500,0	2028	150	68
891 16	Fahrradparkhaus Ostkreuz 14.500,00 10% 1.450,0	2028	-	650
891 16	Fahrradparkhaus Mahlsdorf 7.486,00 10% 748,6	2028	-	1
891 16	Radschnellverbindung 1 Y-Trasse 4.260,00 10% 426,0	2028	150	50
891 16	Radschnellverbindung 2 Mitte Tegel-Spandau 1.187,00 10% 118,7	2028	70	49
891 16	Radschnellverbindung 4 Panke Trail 1.993,00 10% 199,3	2028	50	49
891 16	Radschnellverbindung 5 - West Route 11.886,00 10% 1.188,6	2028	300	189
891 16	Radschnellverbindung 6 Teltowka- nal 2.308,00 10% 230,8	2028	-	101
891 16	Radschnellverbindung 8 Non- nendamm -Falkenseer Chaussee 1.961,00 10% 196,1	2028	100	63


Titel	Maßnahme	Bau- beginn	2026	2027
891 16	Radschnellverbindung 9 Ost-Route/ westlicher Teil 10.400,00 10% 1.040,0	2028	365	100
891 16	Radschnellverbindung 10 Reini- ckendorfroute 1.587,00 10% 158,7	2028	100	59
Summe Radverkehrsinfrastruktur Gesamt			1.500,00	1.500,00
Gesamt Bauvorbereitung 540 40			6.595,00	6.491,00
Gesamt Bauvorbereitung 540 40 rund			6.600,00	6.500,00

Bericht Nr.: 211

Sondervermögen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
Z F

15.09.2025

 925 1910

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 58. Sitzung am 10.09.2025 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2026/2027 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 2980 – Infrastrukturinvestitionen aus dem Sondervermögen des Bundes – titelübergreifend

Folgendes beschlossen:

„Wie war das Verfahren um zu bestimmen welche Maßnahmen aus dem Sondervermögen des Bundes finanziert werden? “

(Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

Hierzu wird berichtet:

Die Senatsverwaltungen wurden von der Senatsverwaltung für Finanzen aufgefordert, für das Sondervermögen geeignete Investitionsmaßnahmen ihres Geschäftsbereiches zu benennen. Die Senatsverwaltung für Finanzen hat danach, unter Berücksichtigung der bekannten rechtlichen Rahmenbedingungen, eine Auswahlentscheidung im Rahmen der verfügbaren Mittel getroffen.

