


PRESSESPIEGEL

der CDU in Pankow
Februar 2025

Datum: 30.01.2025	Medium: RBB
	Autor: Sebastian Schöbel Thema: Johannes Kraft

Mindestpreise und Beförderungspflicht Wie Berlin Uber, Bolt und Co. an die kurze Leine legen will

Do 30.01.25 | 08:55 Uhr | Von Sebastian Schöbel

58



Audio: Sebastian Schöbel | rbb24 Inforadio | 30.01.2025 | Bild: picture alliance/dpa/Sebastian Gollnow

Die Zahl der nichtgenehmigten Mietwagen auf Berlins Straßen hat deutlich abgenommen. Nun geraten die vermeintlichen Dumpinglöhne der Anbieter ins Visier der Politik. Von *Sebastian Schöbel*

Taxi fährt Leszek Nadolski nun schon seit mehr als dreißig Jahren. Leicht war der Job nie, sagt er, aber bis vor zwei Jahren sei die Lage besonders herausfordernd gewesen. "Da hätte ich mir nie getraut, noch einen Wagen zu

kaufen, weil ich nicht gewusst hätte, wie ich es finanzieren soll." Denn durch den harten Preiskampf der Ridesharing-Apps wie Uber oder Bolt geriet die klassische Taxibranche, deren Tarife geregelt sind, schwer unter Druck. "Das ist Raubtierkapitalismus von der übelsten Sorte", sagt Nadolski.

Jahrelang lief die Taxibranche dagegen Sturm, und seit zwei Jahren zeigt der Druck Wirkung: Das Berliner Landesamt für Ordnungsangelegenheiten (Labo) hat die Kontrollen der Ridesharing-Anbieter drastisch hochgefahren und hunderte Fahrer aus dem Verkehr gezogen. **Recherchen des rbb** ergaben, dass jedes fünfte in Berlin buchbare Auto ohne Genehmigung fuhr. Bei Prüfungen entdeckten das Labo und der Zoll etliche Fälle von Schwarzarbeit, Dokumentenfälschung, finanzieller Leistungsunfähigkeit, fiktiven Firmensitzen und anderen Verstößen.

Zahl der Mietwagen deutlich gesunken

Waren es vor einem Jahr noch über 4.400 Mietwagen, sei man inzwischen bei 2.600, berichtet nun Labo-Chefin Kirsten Dreher im Abgeordnetenhaus. Und nur etwas mehr als 1.000 davon seien Fahrzeuge, die über Apps bestellt werden können. Ihr Versprechen, "es wird kein Stein auf dem anderen bleiben", habe sie eingelöst, so Dreher.

Für Thomas Mohnke, der mit mehreren Fahrzeugen bei Uber Fahrten anbietet, ist das alles nicht nachvollziehbar. "Die illegalen Phasen sind vorbei, abgeschlossen", sagt er bestimmt, daran hätten ehrliche Anbieter am Markt ihren Anteil gehabt. Nun aber würden rechtschaffende Firmen vom Labo gegängelt und benachteiligt: Anträge blieben lange liegen oder würden blockiert, Konzessionen ließen auf sich warten. "Sabotagepraxis" sei das, schimpft Mohnke. Dass das Taxigewerbe alle Möglichkeiten nutzt, einen unliebsamen Konkurrenten aus dem Markt zu drängen, sei nicht verwunderlich. "Dass sich das Labo, der Staat, die Behörde in diesem Thema auf eine Seite schlägt, das ist es, was wir kritisieren und nicht akzeptieren."

Fraktionen befürworten Mindestpreis überwiegend

Im Berliner Abgeordnetenhaus braut sich nun aber weiteres Ungemach für die einstige Boom-Branche zusammen: Fast alle Fraktionen, von links bis rechts, befürworten die Einführung von Mindestpreisen für die Mietwagenanbieter. Denn deren Fahrer würden "zu Dumpinglöhnen arbeiten", sagt SPD-Verkehrsexperte Tino Schopf. Viele von ihnen seien am Ende des Monats

trotzdem auf Transferleistungen angewiesen. Ein Mindestpreis ausgerichtet am "unteren Rand des Taxitarifs" könne dem entgegenwirken.

Vorgemacht hatte es Leipzig - allerdings mit einem Mindestpreis, der teils dreimal höher als der normale Taxitarif war. Den erklärte das Verwaltungsgericht Ende 2024 für unzulässig - die Einführung von Mindestpreisen für Mietwagen aber erklärten die Richter für rechens. Verkehrssenatorin Ute Bonde (CDU) kündigte nun an, zu prüfen, wie sich so ein Mindestpreis europarechtskonform umsetzen lässt. "Die Koalition muss da gar nichts mehr prüfen", meint hingegen der verkehrspolitische Sprecher der Linken, Kristian Ronneburg. Mit dem Leipziger Urteil habe Berlin schon jetzt die Bestätigung, "dass es sogar präventiv eingeführt werden kann."

Beförderungspflicht für Ridesharing-Anbieter im Gespräch

Gleichzeitig will die Berliner Politik die Ridesharing-Anbieter verpflichten, ihr Angebot auch in Stadtteilen zu erweitern, die sie bislang aus wirtschaftlichen Gründen vernachlässigen. Denn nicht nur beim Preis seien Taxis bislang reguliert, sondern sie unterliegen auch der Beförderungspflicht, betont **CDU-Verkehrspolitiker Johannes Kraft**. Auch hier müssten die Mietwagenfirmen mehr leisten. "Die Aufgabe der Politik ist, Rahmenbedingungen zu setzen, dass es einen fairen Wettbewerb gibt", so **Kraft**.

"Würden Mindestpreise für Mietwagen eingeführt werden, würden am Ende alle verlieren, auch Taxis", ist dagegen Uber-Sprecher Oliver Fritz überzeugt. Denn viele Menschen, vor allem die mit geringen Einkommen, würden dann aus Preisgründen doch wieder mit dem eigenen Auto fahren. Zudem seien Mindestpreise ein "signifikanter Eingriff in die Berufsfreiheit von Mietwagenunternehmen", der mit dem Schutz von Taxis nicht zu rechtfertigen sei.

IHK uneinig bei Forderung nach Mindestpreis

Wie schwierig die Sache ist, zeigt sich auch bei der Industrie- und Handelskammer. Berlins wohl wichtigster Wirtschaftsverband konnte sich in seiner Generalversammlung zuletzt nicht auf eine einheitliche Linie bei den Mindestpreisen für Uber und Co. einigen – wohl auch, weil die Ridesharing-Firmen in der IHK aktiv sind. Man sehe "einen konkreten Regulierungsbedarf", sagt IHK-Verkehrsexperte Simon Margraf, um einerseits das traditionelle

Taxigewerbe zu erhalten, "aber gleichzeitig auch neue Formen der Beförderung zu ermöglichen".

Die Mehrheit in der Berliner Politik allerdings scheint von Mindestpreisen für Uber und Co. überzeugt zu sein. Sollten die Juristen der Verkehrsverwaltung also grünes Licht geben, wäre die Einführung in Berlin wohl nur eine Frage der Zeit. Gut so, sagt Taxifahrer Nadolski - und bittet seine Kollegen bei Uber, Bolt und ähnlichen Diensten um Verständnis. "Ich glaube, die Jungs verstehen das nicht, wir setzen uns auch für sie ein", sagt er, zum Beispiel für Mindestlohn und wirtschaftliche Absicherung: "Damit die sich nicht kriminalisieren."

Sendung: rbb24 Inforadio, 30.01.2025, 6 Uhr

Datum: 07.02.2025	Medium: Berliner Woche
Berliner Woche	Autor: Manuela Frey Thema: Denise Bittner

CDU FÜR EINBAHNSTRAßE

Wischbergeweg nicht sperren

Heinersdorf. Die CDU-Fraktion Pankow will für eine übergeordnete Verkehrsberuhigung im Ortsteil sorgen, lehnt aber eine Sperrung oder Durchfahrtssperre im Wischbergeweg ab.

Mit einem Antrag der **Fraktionsvorsitzenden Denise Bittner** macht die CDU Vorschläge zur Überarbeitung des vorliegenden Verkehrskonzepts. Dabei sollen vor allem auch die Interessen der Anwohner der umliegenden Straßen stärker berücksichtigt werden. Der Wischbergeweg zwischen Rennbahnstraße und Malchower Straße unterliegt als viel genutzte Ausweichstrecke für die Doppelkreuzung Heinersdorf starkem Durchgangsverkehr.

SPD, Linke und Grüne haben sich in einem Antrag 2023 für die Sperrung des Wischbergewegs eingesetzt, das Bezirksamt hat darum bereits ein Konzept zur Verkehrsberuhigung vorgelegt. „Der Antrag von Rot-Rot-Grün betrachtet jedoch nur den Wischbergeweg allein und ignoriert die Bedarfe der Anwohner in den umliegenden Straßen“, kritisiert **Denise Bittner**. „Durch die Sperrung würden diese Anwohner zu unnötig langen Umwegen gezwungen, was wiederum den Verkehr in anderen, ohnehin schon belasteten Heinersdorfer Straßen erhöht.“ Um die notwendige Verkehrsberuhigung des Wischbergewegs zu erreichen, schlägt die CDU-Fraktion eine Einbahnstraßenregelung in der Straße 30 in Richtung Norden vor. Außerdem soll ein Rechtsabbiegegebot vom Wischbergeweg in die Malchower Straße zu einer Reduzierung des Verkehrs in den Abendstunden führen. **my**

Datum: 07.02.2025	Medium: Berliner Woche
Berliner Woche	Autor: Manuela Frey Thema: David Paul

Standesamt wird barrierefrei

Pankow. Das Standesamt im Rathaus Pankow ist künftig barrierefrei erreichbar. Das Bezirksamt teilt in einer jüngst veröffentlichten Stellungnahme mit, dass künftig bei allen standesamtlichen Terminen ein barrierefreier Zugang sichergestellt werden soll. Kurzfristig sollen dazu zunächst mobile Lösungen eingesetzt werden, um in der Mobilität eingeschränkten Personen die Teilnahme an Veranstaltungen zu gewährleisten. Die Maßnahmen waren zuvor in einem BVV-Antrag des Bezirksverordneten **David Paul** (CDU) gefordert worden. Um die räumliche Zugänglichkeit des Trauzimmers herzustellen, sollen laut Bezirksamt noch im zweiten Quartal dieses Jahres zwei Hebelifte eingebaut werden. Außerdem soll im Anschluss an die zu diesem Zeitpunkt laufenden Sanierungsmaßnahmen im Rathaus Pankow ein Zwei-Sinne-Wegeleitsystem installiert werden. Weiterhin kündigt das Bezirksamt an, gemeinsam mit der Behindertenbeauftragten, der AG Barrierefreiheit und dem Beirat für Menschen mit Behinderung ein Konzept zu erarbeiten, wie gleichberechtigte Teilhabe und barrierefreier Zugang für alle im Standesamt gewährleistet werden kann. **my**

Datum: 09.02.2025	Medium: Taxi Times
	Autor: Axel Rühle Thema: Lars Bocian, Johannes Kraft

BERLINER MINDESTFAHRPREISE, TEIL 1: DRINGLICHER ANTRAG ANGENOMMEN

von **Axel Rühle**

9. Februar 2025

Lesedauer ca. 10 Minuten.

3



Im Berliner Abgeordnetenhaus debattierte Ende Januar der Verkehrsausschuss zum Thema Mindestfahrpreise für Mietwagen. Wir berichten in sechs Teilen.

Teil 1: Die Debatte und der (abgelehnte) Antrag zur Änderung des (angenommenen) Antrags

Teil 2: Drei Juristen, zwei Meinungen

Teil 3: Antrag im Plenum durchgewinkt

Teil 4: Eine Behördenleiterin räumt auf

Teil 5: Die Wirtschaft und der faire Wettbewerb

Teil 6: Behörden sind zusammen schlagkräftig

Im ersten der sechs Teile geht es um den Ablauf der Sitzung und die Aussagen der Politiker und der angehörten Experten, darunter BVTM-Präsident Herwig Kollar.

Bonde: Juristische Prüfung ist komplex und dauert, wenn man nicht bei der ersten Klage aus der Kurve fliegen will.

Kollar: Voraussetzungen sind seit dem Leipziger Urteil eindeutig gegeben.

Osmenda: In Berlin aus dem Verkehr gezogene Mietwagen landen sicherlich nicht in der Schrottpresse.

Schopf: Endlich geltendes Recht umsetzen, Sumpf trockenlegen!

Wiedenhaupt und Ronneburg: Nicht endlos prüfen, sondern endlich umsetzen!



Lars Bocian (CDU)

Der routinierte Ablauf und die Geschwindigkeit, in der die Redebeiträge im Ausschuss für Mobilität und Verkehr des Berliner Abgeordnetenhaus am Mittwoch, dem 29. Januar, aufeinander folgten, hatten beinahe etwas Rituelles an sich – auch, weil **Lars Bocian** (CDU), der die Sitzung als Stellvertreter des Ausschussvorsitzenden Maik Penn (CDU) routiniert leitete, immer wieder auf die Einhaltung des Zeitplans drängte. Allerdings lagen auch bereits mehr als anderthalb Stunden Sitzung hinter den Abgeordneten, als Bocian die Taxithematik

als „Hauptpunkt des Tages“ einleitete. Viele Argumente, die innerhalb der Debatte fielen, waren aus Sicht des Taxigewerbes nicht neu, doch kamen auch aktuelle Zahlen und neue Entwicklungen zur Sprache, die der Sitzung einen in Teilen nahezu sensationellen Informationswert verliehen.

Grundlage der **Anhörung** war der „dringliche Antrag“ der Koalitionsfraktionen (CDU und SPD) auf Einführung von Mindestbeförderungsentgelten für Mietwagen, dessen erste Lesung Teil der **Plenarsitzung am 19. Dezember** gewesen war. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e. V. (BVTM) hatte die Initiative der SPD, die die CDU ins Boot geholt hatte, **voll unterstützt**. Vizepräsident Hermann Waldner, Geschäftsführer Michael Oppermann und weitere Gewerbevertreter hatten auch an der **Taxi-Demonstration** vor dem Abgeordnetenhaus am 5. Dezember teilgenommen. Waldner war bei der Debatte als Zuhörer anwesend, ebenso Boto Töpfer (TVB/IHK), Michael Klewer (IHK) LeszekNadolski („Innung“), Erkan Özmen („Taxi-Gruppe Berlin“) sowie Vertreter mehrerer Mietwagen-Plattformen.

Erster Redner war **Rolf Wiedenhaupt** (AfD), der eingangs betonte, die Taxiunternehmen müssten gestärkt werden, da sie als einziger Teil des ÖPNV ohne Steuergeld auskommen müssen. Seine Fraktion habe daher die Einführung der Festpreise unterstützt. Allerdings würden Taxiunternehmer sich bei ihm darüber beklagen, Fahrten zu oft „am unteren Ende“ des Tarifkorridors vermittelt zu bekommen. Nun ziehe die Einführung des Mindesttarifs für Mietwagen **sich viel zu lange hin**. Als Jurist wisse er, dass es immer 20 Meinungen geben werde, egal, wie lange man noch prüfe. Er appellierte daher, die Mindestpreise für Mietwagen schneller einzuführen.

Tino Schopf (SPD) erklärte erneut, dass das Geschäftsmodell plattformvermittelter Mietwagen mit seinen Dumpingpreisen nicht legal funktionieren würde, und sprach von auf dem Rücken der Fahrer „ergaunerten“ Millionen, die aus „Ausbeutung Schwarzarbeit, Sozial- und Steuerbetrug“ kommen. Deshalb mache die Koalition sich dafür stark, dass dieser „Sumpf trockengelegt“ wird und „dass in Berlin endlich geltendes Recht umgesetzt wird“. Nachdem das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) als Ergebnis von Kontrollen im letzten Jahr mehr als **1.600 Mietwagen von der Vermittlung gesperrt** hatte, sei die „AG Schwarzarbeit und Schattenwirtschaft im Mietwagengewerbe“ gegründet worden. Nun versuchten Mietwagenunternehmen aufgrund des erhöhten Kontrolldrucks, in Brandenburg sesshaft zu werden. Er dankte Senatorin **Bonde**, dass sie das Problem auch **nach Brandenburg getragen** habe, und legte ihr nahe, diesen Austausch mit der neuen brandenburgischen Landesregierung nun fortzusetzen (neuer Infrastrukturminister ist **Detlef Tabbert** vom Bündnis Sahra Wagenknecht). Zudem dankte er

ihr dafür, das Thema „zur Chefinsache“ gemacht zu haben und „jeden Stein im LABO“ umzudrehen. Alles stehe und falle mit der Qualität der Antragsbearbeitung.

Kristian Ronneburg (Die Linke) kündigte die vorbehaltlose Zustimmung seiner Fraktion zum dringlichen Antrag an, forderte jedoch zu einem Punkt eine Änderung: Der Antrag hätte beim Punkt Mindestentgelte für Mietwagen weiter gehen müssen als von den Koalitionsfraktionen formuliert. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) **ermöglichte ja die Verfügung** von Mindestfahrpreisen für Mietwagen, wenn das Taxigewerbe gefährdet ist. Dazu gebe es nun auch Rechtsklarheit durch das positive **Gerichtsurteil aus Leipzig**. „Mit einer Prüfung alleine, glaube ich, kommen wir an der Stelle nicht weiter.“ Festpreise und Tarifkorridor reichten nicht aus, um das Taxigewerbe zu schützen. Mittlerweile habe der Senat viele Gerichtsurteile und Gutachten an der Hand. Dies könnten die eingeladenen Experten sicherlich erläutern. Daher beantrage seine Fraktion folgende Änderung des Beschlusstextes: „Die Vorgabe eines Mindestbeförderungsentgeltes [...] soll geprüft und im Falle offensichtlicher Wettbewerbsverzerrungen oder einer Störung des öffentlichen Verkehrsinteresses ergriffen werden.“ Diesen Absatz wolle Die Linke ersetzen durch die Formulierung: „... soll zeitnah geprüft und dann ggf. auch präventiv beim hinreichenden Verdacht, dass ansonsten eine Gefährdung öffentlicher Verkehrsinteressen bestünde, umgesetzt werden.“ Dafür sprächen die Ausführungen des Leipziger Urteils. (Zur Abstimmung über den Änderungsantrag siehe unten.)

Für die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) nahm Ressortleiterin **Ute Bonde**(CDU) Stellung, die mit Verkehrsstaatssekretär **Johannes Wiczorek** (CDU) an ihrer Seite am Besprechungstisch im Abgeordnetenhaus saß, das für beide sonst nicht der Arbeitsplatz ist. Mit der Feststellung, beim Thema Taxi und Mietwagen müssten zahlreiche Akteure miteinander arbeiten, wollte Bonde wohl den Vorwürfen der Verzögerung aus Richtung AfD und Linke zu Beginn etwas Wind aus den Segeln nehmen. Sie dankte zunächst den Experten für Ihre Teilnahme und den Politikern und den involvierten Behördenmitarbeitern für ihr Engagement, durch das die Maßnahmen Wirkung zeigten.

Das von der anwesenden **Kirsten Dreher** geleitete LABO habe 2024 beachtliche Erfolge erzielen können, etwa dass man zwei Drittel der illegalen Mietwagen vom Markt genommen habe. Die Maßnahmen und ihr Vollzug zeigten Wirkung, wofür Dreher großer Dank gebühre.

Bonde sprach anerkennend über Leistungen des LABO und des Hauptzollamtes (dazu mehr in den Teilen 3 und 5). Die Einführung von Festpreisen im Taxitarif sei trotz der genannten Probleme ein Erfolg. Hinsichtlich der Mindestpreise sei ihre Verwaltung bei der Prüfung „nach wie vor engagiert dabei“.

Nach diesem Austausch zwischen den Politikern eröffnete Sitzungsleiter Bocian die Phase der Expertenanhörung.

Rechtsanwalt **Herwig Kollar** als Fachmann für Personenbeförderungsrecht gab zunächst einen historischen Kurzaufsatz mit dem Markteintritt von Uber 2014, dem gerichtlichen Verbot des rechtswidrigen Modells „Uber Pop“ und des „Arguments“ von Uber-Managern, das PBefG sei veraltet und überholt, was dann durch die PBefG-Novelle irrelevant wurde. Zum Mietwagenverkehr brachte der BVTM-Präsident den Begriff des Luxusbedürfnis ins Spiel, um die „verkehrswirtschaftlichen Funktionsunterschiede“ zwischen Taxiverkehr und illegalem taxigleichem Verkehr durch Mietwagen zu erläutern – ein Unterschied, den der Gesetzgeber ausdrücklich bestätigt habe.

Hierzu zitierte Kollar eine Aussage, mit der das Bundesverfassungsgericht bereits 1989 vor einer möglichen Untergrabung der Wettbewerbsfähigkeit des Taxigewerbes durch Mietwagen warnte.

Kollar wies zudem auf die **IGES-Studie** von Prof. Dr. Kay Mitusch hin, das eine Verdrängung des Taxigewerbes für den Fall prophezeit, dass Taxi und Mietwagen vom Kunden als gleiche Dienstleistungen wahrgenommen werden, der Mietwagen aber billiger fährt. Deshalb werden Mindestfahrpreise für Mietwagen als verkehrsökonomisch notwendig erachtet.

Einen Einblick, wie das Thema in der Berliner Wirtschaft beobachtet und bewertet wird, gab **Simon Margraf**, Bereichsleiter Wirtschaft und Politik der Industrie- und Handelskammer (IHK) Berlin (dazu mehr in Teil 4).

Axel Osmenda, Fachgebietsleiter der Finanzkontrolle Schwarzarbeit beim Hauptzollamt Berlin, einer Bundesfinanzbehörde, sprach von einer klaren Schieflage zwischen Taxi- und Mietwagengewerbe. Er stimmte Tino Schopf zu, dass nur durch diverse Rechtsverstöße die niedrigen Mietwagenfahrpreise angeboten werden können. Da für diese unterschiedliche Behörden zuständig seien, hat sich auf mehreren Ebenen eine Zusammenarbeit entwickelt (dazu mehr in Teil 5).

Damit begann, ohne dass Kirsten Dreher oder die ebenfalls eingeladenen Experten von der Polizeibehörde das Wort erhalten hatten, die Aussprache-Phase der Sitzung, also die Runde mit Fragen der Politiker an die Experten. Danach folgte die Phase, in denen die Befragten ihre Antworten gaben. Der Übersicht halber sind im Folgenden den Antworten die jeweils zugehörigen Fragen direkt vorangestellt.

Rolf Wiedenhaupt sagte, er habe den Eindruck einer Unzufriedenheit Simon Margrafs mit dem Meinungsbild in der IHK und wünsche sich auch von der IHK mehr Mut, das Thema anzufassen. Ihn würde die ungefähre Zielrichtung der Vorlage für die nächste IHK-Vollversammlung interessieren. Er kritisierte Margraf (etwas schärfer als nötig) für die Formulierung, das Taxi sei eine „Ergänzung“ zum ÖPNV. Vielmehr sei das Taxi ein *Teil* des ÖPNV, und wolle man sich für den ÖPNV einsetzen, so müsse man sich auch für das Taxi einsetzen.

Margraf, der sich anscheinend in einem gewissen Dilemma zwischen seiner persönlichen Haltung zu den Mindestbeförderungsentgelten und der Mehrheitsmeinung der IHK befand, sagte diplomatisch, der IHK sei die Feststellung wichtig, dass Berlin das Taxi braucht und die Wirtschaft die Rahmenbedingungen schaffen wolle, dass das Taxi erhalten bleibe. Wiedenhaupt gestand er entschuldigend zu, das Taxi als Teil des ÖPNV und nicht nur als dessen Ergänzung zu betrachten.

Zum Thema Ausweichbewegung von Mietwagenunternehmen nach Brandenburg fragte **Tino Schopf** in Richtung von **Ute Bonde**, **Axel Osmenda** und **Kirsten Dreher** nach konkreten Zahlen und inwieweit die erzielten Ergebnisse denn zu einer messbaren Verbesserung beitragen (mehr dazu in den Teilen 5 und 3.)

Rolf Wiedenhaupt wandte sich an die **Senatorin**, er könne als Jurist nicht nachvollziehen, warum die Einführung des Mindesttarifs so lange geprüft werden müsse. Man müsse mal Mut zeigen und vorangehen.

Ute Bonde antwortete dem verkehrspolitischen Sprecher der AfD-Fraktion, sie treffe mutige Entscheidungen immer sehr gerne, möchte aber als Juristin „auf gesicherten rechtlichen Füßen stehen“ (mehr zu den juristischen Argumenten in Teil 2).

Auffallend zurückhaltend in der Debatte waren Bündnis 90/Die Grünen. In der Zeit ihrer Zuständigkeit für den Verkehr im Senat (Senatorinnen Regine Günther und Bettina Jarasch) war ein großer Teil der heutigen Probleme entstanden.

Die Grünen-Abgeordnete **Oda Hassepaß** fragte **Ute Bonde**, welche Verwaltung „denn jetzt den Hut auf“ habe: Innensenatorin Iris Spranger oder Bonde als Verkehrssenatorin. Sie habe den Eindruck, hier würden beide Verwaltungen das jeweils andere Ressort in der größeren Verwaltung sehen. „Wer ist bei diesem Prozess federführend, damit wir hier vorankommen?“ Dazu Verkehrssenatorin **Bonde**: „Wir haben geteilte Zuständigkeit. Die Dienstaufsicht liegt bei der Senatsinnenverwaltung und die Fachaufsicht liegt bei uns.“

Hassepaß' Parteifreund, der frühere Finanzsenator **Daniel Wesener**, bemerkte, die Debatte könnte den Eindruck vermitteln, Steuerhinterziehung, Sozialbetrug und Schwarzarbeit seien neuere Phänomene, was Mobilitätsdienstleistung angeht. Dabei werde nach seinem Eindruck über ein „relativ altes Problem“ geredet, was Steuerhinterziehung im Mobilitätsbereich angeht, denn die habe es vor Jahrzehnten auch schon im Taxigewerbe gegeben. Sehr allgemein fragte er halb rhetorisch, vielleicht auch als Replik auf die Kritik an seiner Partei aus dem Taxigewerbe: „Ist im – ich sag' mal klassischen – Taxigewerbe denn zwischenzeitlich alles chic?“

Axel Osmenda räumte ein, nach der Einführung der Fiskaltaxameter habe sich die Situation zwar verbessert, es gebe aber auch beim Taxi Manipulationen, etwa, dass Standzeiten nicht als Arbeitszeiten erfasst werden.

Johannes Kraft fragte **Herwig Kollar**, wie dieser die Entwicklung in den letzten Monaten einschätze – Stichwort LABO, unterbundene Aktivitäten, Einführung des Tarifkorridors mit Festpreisen: Wie haben sich diese Schritte der Koalition und der Senatsverwaltung auf das Gewerbe ausgewirkt?

Prinzipiell ausgesprochen gut, so **Kollar**. Das Berliner Taxigewerbe freue sich, dass das Laisser-faire vom LABO, das sehr lange festzustellen war, beendet worden sei und dass sich die Plattformen mittlerweile darüber beschwerten, wie schwer ihnen das Geschäft hier gemacht werde. Das sei doch „der beste Beweis dafür, dass wir auf dem richtigen Weg sind.“

Kristian Ronneburg, der verkehrspolitische Sprecher der Linksfraktion, würdigte überdies zwei Antragspunkte, die in der Debatte noch keine Erwähnung gefunden hatten: zum einen das Inklusionstaxi, zu dem er wissen wollte, ob eine Fortsetzung der bislang bis Ende 2025 vorgesehenen Förderung gewollt sei, und in welchem Ressort das interdisziplinäre Projekt federführend angesiedelt sei. Zum anderen solle das Taxi laut Koalitionsvertrag in weniger vom Linienverkehr erschlossenen Gebieten als ÖPNV-Taxi integriert werden, zunächst als

„Pilotprojekt“. Hierzu fragte Ronneburg, ob diesbezüglich nach dem gescheiterten Rufbus-Modell „Muva“ bereits konkretere Pläne verfolgt würden, oder ob es sich noch um eine bloße Absichtserklärung handele.

Bonde sagte, die Inklusionstaxiförderung sei kein Thema, das in „ihrem Haushalt“ liegt, daher könne sie hierzu keine Aussage treffen.



Johannes Kraft (CDU, links, mit Philipp Amelung)

Johannes Kraft, der verkehrspolitische Sprecher der CDU-Fraktion, antwortete Ronneburg zum Inklusionstaxi allgemein, das habe man nicht ohne Grund in den Antrag geschrieben, es sei der Koalition sehr wichtig und sie werde „alles tun“, um dieses Angebot fortzuführen. Auch das genannte Pilotprojekt konkretisiere sich. Man habe vor, es „mit sehr intensiver wissenschaftlicher Begleitung“ durchzuführen. Die Idee sei, bei einem Angebot für die „letzte Meile“ zu beobachten, wie sich bei einem solchen Angebot die Fahrgastzahlen verändern. Ein Problem sei, dass es häufig weiter sei als eine Meile, und wenn es am S-Bahnhof keine Fahrrad-Abstellanlage gebe, fahre man eben mit dem Auto. Die Frage sei, was es uns im Sinne einer Kosten-Nutzen-Rechnung wert sei, den Leuten ein Angebot zu machen, um sie – auch mittels Taxi – auf den schienengebundenen ÖPNV zu lenken. An **Kirsten Dreher** richtete Kraft die Frage, wie sich seit der Änderung der Arbeitsweise des LABO die Zahl der Konzessionen entwickelt habe. Er fragte nach Wünschen oder Hinweisen an die Politik.

Kirsten Dreher, Direktorin des Landesamtes für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO), bedankte sich für die vielen Fragen und sagte, sie freue sich, dass sie vortragen könne. Sie habe ja bei der letzten Anhörung im Frühjahr angekündigt, es werde „kein Stein auf dem anderen bleiben“, und so sei es auch passiert, leitete sie ihre Antwort ein, die die Anwesenden beeindruckte. Dazu berichten wir ausführlich in Teil 3. Nur wenige Zahlen vorab: Zum heutigen Bestand der Mietwagen von insgesamt 2.677 (vor einem Jahr waren es noch 4.410) sei zu sagen, dass davon rund 1.500 „klassischer Shuttleservice“ und

Krankenbeförderer seien. Es sei „also nicht alles App-basiert“, sondern nur rund 1.100 fahren für Uber und Bolt.

Als mit Kirsten Drehers und Herwig Kollars Ausführungen (siehe Teil 3 und 2) alle Informationen ausgetauscht und alle Fragen beantwortet waren, schritt Sitzungsleiter Bocian unter nochmaligem Dank an die Experten und Gäste zur Abstimmung über die Anträge.

Als erstes kam der Antrag der Linken zur Abstimmung, der die von Kristian Ronneburg vorgetragene Änderung einer Formulierung forderte. AfD (2 Sitze), Linke (3 Sitze) und Bündnis 90/Die Grünen (3 Sitze) stimmten dafür, SPD (4 Sitze) und CDU (7 Sitze) dagegen. Mit dieser Mehrheit von 11 zu 8 Stimmen wurde der Änderungsantrag abgelehnt, so dass der „dringliche Antrag“ von SPD und CDU in seinen Formulierungen unverändert blieb.

Der „dringliche Antrag“ wiederum wurde einstimmig angenommen, was keine Überraschung war, nachdem Politiker aller Fraktionen sich mehr oder weniger zustimmend geäußert hatten. Damit ergeht eine Beschlussempfehlung an das Plenum und den Hauptausschuss. Der Senat wird also aufgefordert, eine Reihe von Maßnahmen zu ergreifen, „um den Versorgungsauftrag des Berliner Taxigewerbes und seine Existenz und Funktionsfähigkeit als Teil der Daseinsfürsorge zu sichern“. Über den genauen Wortlaut [hatte Taxi Times berichtet](#). ar

Datum: 11.02.2025	Medium: Berliner Woche
Berliner Woche	Autor: Manuela Frey Thema: Manuela Anders Granitzki

Platz nach Ashkelon benannt

Prenzlauer Berg. Die bisher namenlose öffentliche Grünanlage zwischen Danziger Straße, Diesterwegstraße und Ella-Kay-Straße heißt nun offiziell Ashkelon-Platz.

Damit soll die 30-jährige Partnerschaft des Bezirks Pankow mit der Stadt Ashkelon in Israel gewürdigt werden. Diese Städtepartnerschaft ist ein Erbe des ehemaligen Bezirks Weißensee und wurde am 7. Juli 1994 offiziell begründet. In den vergangenen Jahren wurde die Partnerschaft wieder mehr mit Leben gefüllt, so waren erst israelische Jugendliche im vergangenen Sommer zum sportorientierten Jugendaustausch sowie im September zu einer musikalischen Begegnung in Pankow.

Manuela Anders-Granitzki (CDU), Stadträtin für Ordnung und Öffentlicher Raum: „Durch den Ashkelon-Platz senden wir eine Botschaft an die Menschen in unserer Partnerstadt Ashkelon, dass wir als Pankower seit 30 Jahren und insbesondere in diesen schwierigen Zeiten fest an ihrer Seite stehen und sie jederzeit in unserem Bezirk und unserer Stadt willkommen sind. Mein Dank gilt auch dem Freundeskreis Berlin Pankow-Ashkelon, der die Städtepartnerschaft pflegt und sich für diese Benennung besonders eingesetzt hat.“ **my**

Datum: 11.02.2025	Medium: Tagesspiegel
TAGESSPIEGEL	Autor: André Görke Thema: Lars Bocian

Tagesspiegel Plus „New Work“ im Berliner Bezirksamt: So groß ist die Personalnot im Rathaus Spandau



Neuköllns Bürgermeister fordert eine Angleichung der Gehälter. Spandau experimentiert auch mit attraktiveren Arbeitsmöglichkeiten fürs Personal. Und was sagt die Statistik? Wie viele Stellen sind unbesetzt?

Lieber Leser,

ab hier ist der Artikel kostenpflichtig. Wir bitten um Verständnis, dass wir kostenpflichtigen Inhalt in unserer Presseschau nicht wiedergeben dürfen. Wenn Sie den Artikel lesen möchten, schließen Sie bitte ein Abo ab. Hiermit unterstützen Sie die Journalisten.

<https://www.tagesspiegel.de/berlin/bezirke/new-work-im-berliner-bezirksamt-so-gross-ist-die-personalnot-im-rathaus-spandau-13181977.html>

Datum: 12.02.2025	Medium: Berliner Morgenpost
Berliner Morgenpost	Autor: Sebastian Struwe Thema: Lars Bocian

REAKTIVIERUNG UND ENTWICKLUNG

Pankows „vergessene“ Sportanlagen: Wann erwachen sie zum Leben?



Von **Sebastian Struwe**, Bezirksreporter



Pankow benötigt mehr Sportanlagen. Sechs vorhandene könnten instandgesetzt oder entwickelt werden. © Reto Klar | Reto Klar

Berlin. Ein halbes Dutzend Sportstätten könnte wieder nutzbar und der Bezirk mit ihnen fit gemacht werden. Ein Überblick mit aktuellem Stand.

Lieber Leser,

ab hier ist der Artikel kostenpflichtig. Wir bitten um Verständnis, dass wir kostenpflichtigen Inhalt in unserer Presseschau nicht wiedergeben dürfen. Wenn Sie den Artikel lesen möchten, schließen Sie bitte ein Abo ab. Hiermit unterstützen Sie die Journalisten.

<https://www.morgenpost.de/bezirke/pankow/article408282788/pankows-vergessene-sportanlagen-wann-erwachen-sie-zum-leben.html>

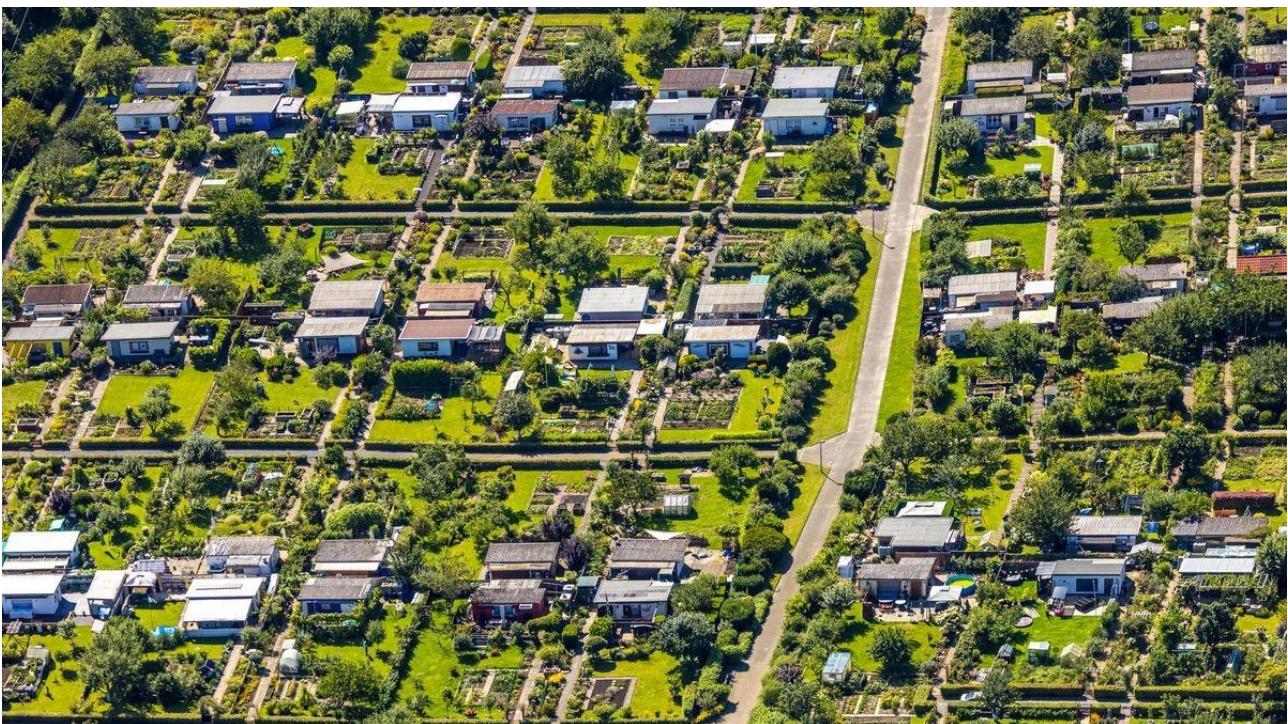
Datum: 12.02.2025	Medium: Berliner Morgenpost
Berliner Morgenpost	Autor: Thomas Schubert Thema: Lars Bocian

Kleingarten-Park unmöglich: Bodenfund zerstört letzte Hoffnung

12.02.2025, 18:13 Uhr • Lesezeit: 3 Minuten



Von **Thomas Schubert**, Leiter Bezirke



Kein Kleingarten-Paradies im Zukunftsquartier mit 5000 Wohnungen: Auf einem früheren Rieselfeld in Berlin-Pankow versteckt sich ein unerwartetes Problem im Boden. © www.blossey.eu / FUNKE Foto Services | Hans Blossey

Berlin. Die Elisabeth-Aue wird kein Kleingarten-Paradies: Initiativen müssen ihr Wunschvorhaben für ein Großprojekt in Pankow beerdigen.

Lieber Leser,

ab hier ist der Artikel kostenpflichtig. Wir bitten um Verständnis, dass wir kostenpflichtigen Inhalt in unserer Presseschau nicht wiedergeben dürfen. Wenn Sie den Artikel lesen möchten, schließen Sie bitte ein Abo ab. Hiermit unterstützen Sie die Journalisten.

<https://www.morgenpost.de/bezirke/pankow/article408287614/berlin-pankow-aus-fuer-kleingarten-park-boden-funde-zerstoeren-letzte-hoffnung.html>

Datum: 14.02.2025	Medium: Berliner Woche
Berliner Woche	Autor: Manuela Frey Thema: Manuela Anders Granitzki

PARKGEBÜHREN: „LUFT NACH OBEN“

Wirtschaftsplan der Parkraumüberwachung für 2024 mit gutem Ergebnis

Mehr als 4,6 Millionen Euro über Plan: Das vergangene Jahr brachte dem klammen Bezirk Pankow Mehreinnahmen in der Parkraumbewirtschaftung.

Der im Zusammenhang mit der Überwachung der Parkraumzonen eingerichtete Wirtschaftsplan weist im Ergebnis des Jahres 2024 einen Überschuss in Höhe von 4.640 086,16 Euro (2023: 4.071 287,60 Euro) aus, davon Bußgeldeinnahmen in Höhe von 2.141 107 Euro (2023: 2.076.310,42). Damit wurde ein um mehr als 1,8 Millionen Euro über dem prognostizierten Ansatz von 2.815.000 Euro liegendes Ergebnis erzielt (2023: 1.471.288,60 Euro).

„Der im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung erzielte Überschuss von mehr als 4,6 Millionen Euro wurde vollständig an den Bezirk abgeführt und trägt damit nicht unerheblich zur Konsolidierung des Bezirkshaushalts bei“, erklärt **Manuela Anders-Granitzki** (CDU), Stadträtin für Ordnung und öffentlichen Raum.

Zur aktuellen Diskussion hinsichtlich der Anhebung der jährlichen Gebühren für das Anwohnerparken pflichtet **Manuela Anders-Granitzki** der Ansicht des Regierenden Bürgermeisters Kai Wegner (CDU) bei, dass hier durchaus „noch Luft nach oben“ bestehe. Im Rahmen des vom Hauptausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses am 22. Januar 2025 gebilligten Sanierungskonzepts des Bezirks Pankow für die Jahre 2025 bis 2027 wird der Bezirk ein Verkehrsgutachten in Auftrag geben. Auf dessen Grundlage und unter Beachtung der Regelungen der Parkgebühren-Verordnung wird eine Anpassung der Gebührensätze durchgeführt. Hierdurch können sich planerisch ab 2026 zusätzliche Einnahmen in Höhe von rund 200 000 Euro jährlich ergeben, welche sich ebenfalls entlastend auf die kommenden Bezirkshaushalte auswirken sollen. In diesem Zusammenhang stellt die zuständige Stadträtin ergänzend klar, dass

„eine Anpassung der Gebührensätze für das Anwohnerparken in den Parkraumbewirtschaftungszonen der Bezirke allerdings allein durch den Senat von Berlin festgelegt werden kann“.


Ordnungsamt sucht Mitarbeiter

Das Ordnungsamt Pankow wird in Kürze freie Stellen im Bereich der Parkraumüberwachung ausschreiben. Interessierte Personen können sich allerdings auch jetzt schon initiativ beim Ordnungsamt bewerben (Ordnungsamt Pankow, Fachbereich Außendienst, Parkraumbewirtschaftung, Fröbelstraße 17, Haus 6, 10405 Berlin).

Datum: 17.02.2025	Medium: Berliner Woche
Berliner Woche	Autor: Manuela Frey Thema: Denise Bittner

Bushaltestelle überdachen

Pankow. Die CDU-Fraktion will Busfahrgäste besser vor Wind und Wetter schützen. Mit einem Antrag der **Fraktionsvorsitzenden Denise Bittner** fordert sie das Bezirksamt auf, sich gegenüber der BVG dafür einzusetzen, die Bushaltestelle Binzstraße an der stadtauswärts führenden Seite der Prenzlauer Promenade zu überdachen. Die Initiative geht auf Hinweise zahlreicher Anwohner aus dem Kissingenkiez zurück. Derzeit fehlt an der Bushaltestelle Binzstraße jegliche Unterstellmöglichkeit. Besonders an regnerischen und kalten Tagen stellt dies ein großes Problem dar, da Wartende schutzlos der Witterung ausgesetzt sind. Aber auch bei großer Hitze fehlt ein entsprechender Sonnenschutz. Zusätzlich verschärft wird die Situation durch den unregelmäßigen Fahrplan des dort verkehrenden Busses 255. So fährt dieser über weite Teile des Tages nur im 20-Minuten-Takt. Durch die vielen Staus auf der Prenzlauer Promenade kommt es zudem häufig zu Verspätungen. Eine Überdachung der Bushaltestelle würde den Fahrgästen somit ein Mindestmaß an Komfort und Schutz bieten. **my**

Datum: 18.02.2025	Medium: Berliner Zeitung
	Autor: BLZ Thema: Lars Bocian

Pankow: Neue Sporthalle im Bötzwkiez eingeweiht

Im Bezirk Pankow gibt es eine neue Sporthalle. Sie steht dem Felix-Mendelssohn-Bartholdy-Gymnasium sowie lokalen Sportvereinen zur Verfügung.


BLZ
18.02.2025 10:03 Uhr



Die Sporthalle im Bötzwkiez steht Schülern und lokalen Sportvereinen zur Verfügung. imago stock&people

Im Pankower Bötzwkiez ist eine neue Sporthalle eingeweiht worden. Das teilte **Lars Bocian**, CDU-Abgeordneter im Berliner Abgeordnetenhaus für Pankow, auf Facebook mit. Die neue Halle im Bezirk Pankow ist für Schülerinnen und Schüler des Felix-Mendelssohn-Bartholdy-Gymnasiums sowie für lokale Sportvereine zugänglich.

Staatssekretär Dr. Torsten Kühne und **Jörn Pasternack (CDU)**, Bezirksstadtrat für Schule, Sport und Facility Management in Pankow, waren bei der Eröffnung anwesend und sprachen Bocian zufolge über die Besonderheiten der Zweifeldhalle. Diese sei in einer Stahlbetonverbundbauweise errichtet worden. Der Planungs- und Bauprozess hatten sich über einen längeren Zeitraum gezogen, doch nun wünschten Kühne und Pasternack allen Schülern und Sportlern viel Freude mit der neuen Halle.

Datum: 18.02.2025	Medium: Berliner Zeitung
	Autor: Peter Neumann Thema: Johannes Kraft

Heftige Kritik an 48-stündigem BVG-Streik: „Mal sehen, wann die Stimmung kippt“

Zwei Tage lang keine U-Bahnen, keine Straßenbahnen, fast keine Busse: Das geht der Fahrgastlobby und der CDU zu weit – sogar manchen BVG-Mitarbeitern.

Zwei Tage Warnstreik bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG). [Zwei Tage lang keine U-Bahnen, keine Straßenbahnen, fast keine Busse](#). Die Gewerkschaft Verdi hat die rund 16.600 Beschäftigten des landeseigenen Konzerns dazu aufgerufen, an diesem Donnerstag und Freitag die Arbeit niederzulegen. Wenig verwunderlich, dass das bei der Fahrgastlobby auf Bedenken stößt. „Ein 48-stündiger Warnstreik stellt die Fahrgäste vor nicht überwindbare Herausforderungen“, sagt Christian Linow vom Fahrgastverband IGEB. Auch in der Politik gibt es Kritik. „Im Berliner Verkehr gibt es schon viele Probleme“, so [CDU-Verkehrspolitiker Johannes Kraft](#). Nun setze Verdi noch einen drauf.

Von Donnerstag, 3 Uhr, bis Sonnabend, 2.59 Uhr, bleiben die Betriebshöfe und andere Standorte des größten kommunalen Nahverkehrsunternehmens in Deutschland geschlossen. Auch das jüngste Angebot des Arbeitgebers reiche nicht aus, stellte die Verdi-Tarifkommission am Montagnachmittag fest. Während des Warnstreiks verkehren Busse und Bahnen, die nicht von der [BVG](#) betrieben werden, weiter – zum Beispiel S-Bahnen und Regionalzüge. Für Freitag lädt Verdi zu einer Demo vor der BVG-Hauptverwaltung ein. Von dort wollen die Gewerkschafter zum Roten Rathaus ziehen.

Berliner Fahrgastverband fordert Notangebot bei Streiks – wie in Italien

Der Fahrgastverband stellt das im Grundgesetz verbriefte Streikrecht nicht infrage. Doch dass der dritte Ausstand bei den Verkehrsbetrieben doppelt so lange dauert wie die Arbeitsniederlegungen am 27. Januar und 10. Februar, das sei zu lange, kritisiert IGEB-Sprecher Christian Linow am Dienstag. „Sich auf 48 Stunden Stillstand bei der BVG einzustellen, ist für viele Pendler, Schüler, Auszubildende oder Menschen, die einen Krankenhausbesuch machen müssen, schlichtweg nicht möglich“, rief er in Erinnerung.

Der Verband richtete eine Forderung an die BVG: „In Anbetracht der enormen Länge dieses Streiks sollte die BVG aus Kulanzgründen über eine Entschädigung der Fahrgäste nachdenken“, sagte Linow. „Des Weiteren erneuern wir mit Nachdruck unsere Forderung nach einem stadtweiten Notangebot von Bussen und Bahnen. Wir erwarten vor allem auch

von der Gewerkschaft eine Kooperationsbereitschaft in dieser Hinsicht. Ein Warnstreik, der sich über zwei Tage erstreckt, bedingt schon moralisch Notfahrpläne.“ [In anderen Ländern wie Italien gibt es solche Notangebote.](#)

Die Berliner Fahrgastlobby appellierte erneut an alle Beteiligten, „schnellstmöglich konstruktiv an den Verhandlungstisch zurückzukehren. Arbeitskämpfe sind in einer demokratischen Gesellschaft ein elementares Grundrecht. Umso wichtiger ist es, Streiks als Ultima Ratio zu gebrauchen und nicht inflationär auf dem Rücken der Betroffenen auszutragen“, mahnte Christian Linow.

[Verdi](#) und der Kommunale Arbeitgeberverband haben die nächsten Verhandlungsrunden für den 26. Februar und den 21. März terminiert. Wie berichtet gilt bis zum März-Termin ein [40-Tage-Ultimatum von Verdi](#). Für den Fall, dass bis dahin kein akzeptables Angebot auf dem Tisch liegt, droht die Gewerkschaft mit einer Urabstimmung über einen unbefristeten Erzwingungsstreik bei der BVG.

Auch der [Berliner CDU-Verkehrspolitiker Johannes Kraft](#) rief beide Seiten dazu auf, konstruktiv zu einer Einigung zu kommen. „Es ist nicht Aufgabe der Politik, sich in Verhandlungen der Tarifpartner einzumischen“, sagte er der Berliner Zeitung. Doch er mahnte Zurückhaltung an. „Das jüngste Angebot der BVG wirkt für mich so, als lohne es sich, auf dieser Grundlage weiterzuverhandeln.“ Er sei „skeptisch“, ob es richtig war, vor der nächsten Runde einen so langen Warnstreik anzuberaumen.

Der Abgeordnete rief dazu auf, die Belange der Fahrgäste in den Blick zu nehmen. Ausfälle und andere Betriebsprobleme plagen nicht nur die Nutzer der BVG. Auch bei der S-Bahn, die während BVG-Streiks die Hauptlast tragen muss, gebe es immer wieder Beeinträchtigungen. „Und jetzt kommt Verdi mit einem 48-Stunden-Streik bei der BVG“: Für ihn sei das schwer verständlich, sagte [Johannes Kraft](#).

Wie berichtet hatte die Gewerkschaft erneut die BVG-Beschäftigten befragt, wie sie weiter vorgehen soll. Bei der dritten Rückkopplung nahmen 9873 Mitarbeiter teil, mehr als bei den ersten beiden Malen. Auch die Quote der Warnstreik-Befürworter sei diesmal mit 98,9972 Prozent höher gewesen als vorher, berichtete Manuel von Stubenrauch, Straßenbahnfahrer und Mitglied der Verdi-Tarifkommission. „9774 für Streik und 99 für die Annahme des Angebots“, gab er zu Protokoll.

48 Stunden: Busfahrer fürchten Fahrgastzorn, andere BVGer fordern mehr

Doch es gibt auch Berichte, dass BVG-Mitarbeiter 48 Stunden Warnstreik für zu lange halten. „Um es klar zu sagen: Fast alle bei uns sind dafür, die Arbeit niederzulegen. Ein so langer Streik wird von einigen Kollegen nicht nur positiv gesehen“, sagte ein Insider. „Sie befürchten, dass sie viel Unmut von den Fahrgästen abbekommen werden, wenn der Betrieb am Sonnabend wieder anläuft.“ Ein anderer Kommentar lautet: „Mal sehen, wann die Stimmung in der Bevölkerung kippt und das Verständnis sich dreht.“

Andererseits gibt es auch viele BVG-Beschäftigte, die sich einen längeren Streik wünschen. In den sozialen Medien wird häufig sogar ein unbefristeter Ausstand gefordert – was aber rechtlich ohne Urabstimmung und eine 75-prozentige Mehrheit vorerst nicht möglich wäre. Mit 48 Stunden betrete die Gewerkschaft die nächste Eskalationsstufe, erklärte [Verdi-Verhandlungsführer Jeremy Arndt](#). Er kann bestätigen, dass es auch Stimmen dafür gab, noch länger die Arbeit niederzulegen – auch in der Tarifkommission.


Sharing-Anbieter Bolt freut sich über hohe Nachfrage bei BVG-Streiks

Während des Streiks stehen den Berlinern auch die Angebote von Sharing-Anbietern zur Verfügung. Ihr Geschäft boomt, wenn U-Bahnen, Straßenbahnen und die meisten Busse stillstehen. Das zeigen aktuelle Zahlen von Bolt. Das Unternehmen verglich Nutzungsdaten während des zweiten Ausstands bei der BVG am 10. Februar mit regulären Montagen – mit eindrucksvollen Resultaten.

So wurden 150 Prozent mehr Fahrten mit E-Scootern und E-Bikes verbucht, teilte Bolt-Sprecherin Gülin Erdoğan mit. Die Zahl der längeren Touren stieg um 33 Prozent. Bei den Neukunden verzeichnete Bolt sogar 572 Prozent Zuwachs. Beim Carsharing Bolt Drive stieg die Zahl der Fahrten um 84 Prozent. Beim Ridehailing-Fahrdienst Bolt Rides nahm die Zahl der Suchanfragen um 337 Prozent zu. Bei den Fahrten betrug der Anstieg 137 Prozent.

BSW findet Forderungen berechtigt

„Die BVG-Kollegen haben in den letzten Jahren Reallohnverlust erlitten, den sie jetzt ausgeglichen haben wollen“, sagte Alexander King, Abgeordneter des BSW (Bündnis Sahra Wagenknecht). „Ich finde diese Forderung berechtigt. Das Angebot der Arbeitgeberseite löst das aber nicht ein.“ Der Senat habe die BVG im Zuge der Kürzungspolitik dazu verdonnert, mehr Kredite für Neuanschaffungen aufzunehmen und zu bedienen, und damit die Situation verschärft, analysierte er. „Im Sinne aller Berliner hofft das BSW, dass Verhandlungen schnell wiederaufgenommen und dann konstruktiv geführt werden“, so King zur Berliner Zeitung

Datum: 19.02.2025	Medium: BZ
	Autor: Gunnar Schupelius Thema: Dirk Stettner

Gunnar Schupelius – Mein Ärger

Wenn die Berlinale zur Bühne gegen Israel wird, brauchen wir sie nicht



Fordert das Ende der öffentlichen Förderung der Berlinale und hat recht: Berlins CDU-Fraktionschef Dirk Stettner Foto: Sven Meissner

Von [Gunnar Schupelius](#)

Kein anderes Land wird auf diesem Festival kritisiert, verurteilt, beschimpft, böse attackiert. Aber auf Israel stürzt man sich mit Fanatismus und Verbissenheit, man feiert die Feinde des jüdischen Staates, das muss ein Ende haben.

Dirk Stettner, der Fraktionschef der CDU im Abgeordnetenhaus, will der Berlinale die öffentliche Förderung entziehen. Er habe es satt, dass die Filmfestspiele wiederholt für verbale Attacken auf Israel und die Juden missbraucht werden, sagte Stettner. Der Berliner Senat finanziert die Berlinale mit zwei Millionen Euro pro Jahr.

Am ersten Tag der aktuellen Berlinale hatte die Schauspielerin [Tilda Swinton](#) in ihrer Dankesrede für einen Goldenen Bären behauptet, [Israel verübe einen „Massenmord“ an den Palästinensern](#). Am Sonnabend verlas der Regisseur Jun Li eine Botschaft des

Schauspielers Erfan Shekarriz und zitierte dabei die Kampf-Parole der Hamas „From the River to the sea“. Damit ist die Vernichtung Israels gemeint. Der jüdische argentinische Filmredakteur Manuel Embalse fabulierte bei einer Premierenveranstaltung ebenfalls von „Israels Völkermord am palästinensischen Volk“.

So viel Lüge und Hass fanden also wieder ihren Weg auf ein Festival, was eigentlich der Kunst gewidmet ist. Die Behauptung, Israel verübe einen Völkermord, ist böse und frei erfunden. Im Gazastreifen kämpft die israelische Armee gegen die angreifende Hamas und im südlichen Libanon gegen die angreifende Hizbollah und in beiden Fällen nicht gegen Zivilisten. Rund 20 Prozent der israelischen Bevölkerung sind Araber, die die gleichen Rechte wie alle anderen genießen und in der Knesset vertreten sind.

Tricia Tuttle, die Berlinale-Intendantin, bedauerte die Ausfälle gegen Israel. Doch was nützt das? Auch die Berlinale des letzten Jahres war von wütenden Beschimpfungen des jüdischen Staates geprägt. Auf der Abschlussgala hatten sich Ben Russell (I.) und Servan Declé demonstrativ ein Palästinenser-Tuch um den Hals geschlungen. In diesem Jahr sollte alles anders sein.

Doch schon im Vorfeld sah es nicht danach aus. Die Berlinale-Leitung lehnte die Antisemitismus-Resolution des Deutschen Bundestages ab, mit der Begründung, sie würde „in die Grundrechte der Kunst- und Meinungsfreiheit eingreifen“.

Mag sein, dass die Resolution aus der Sicht der Künstler zu weit geht und die Freiheit einschränkt. Aber was setzt die Berlinale dem entgegen? Nichts, was wirksam neue Attacken auf Israel hätte verhindern können. Kein anderes Land wird auf diesem Festival kritisiert, verurteilt, beschimpft, böse attackiert.

Aber auf Israel stürzt man sich mit Fanatismus und Verbissenheit, man feiert die Feinde des jüdischen Staates und spricht nicht über die Bewohner des Landes, die seit 18 Jahren im Raketenhagel der Hamas leben und am 7. Oktober 2023 überfallen wurden, als die Palästinenser mit beispielloser Bestialität die wehrlosen Besucher des Musikfestivals und die Bewohner der südlichen Dörfer niedermetzten.

Es ist verständlich und nur folgerichtig, wenn **Dirk Stettner** jetzt der Kragen platzt. Die Berlinale soll dann auf öffentliche Unterstützung verzichten. Seinen Worten müssen Taten folgen.

Die Berlinale sollte im Übrigen ganz eingestellt werden, solange der Beschuss Israels von dieser Bühne nicht unterbunden wird. Wo leben wir denn eigentlich?

Datum: 22.02.2025	Medium: Berliner Morgenpost
Berliner Morgenpost	Autor: Tobias Schubert Thema: Johannes Kraft

DDR-PLANER LIEFERTEN DIE IDEE

+ Auf diesen Turm-Bahnhof muss Berlin bis 2040 warten

22.02.2025, 08:40 Uhr • Lesezeit: 5 Minuten



Von **Thomas Schubert**
Leiter Bezirke




Eine neue Querverbindung zwischen Pankow und Lichtenberg per S-Bahn: Ein Großprojekt der Deutschen Bahn in Berlin kommt noch später als Kritiker befürchtet haben – denn der Planungsaufwand ist gewaltig.

Berlin. Ein neuer Bahnhof soll Zehntausende Berliner in Pankows neuen Quartieren vom Auto entwöhnen. Doch dieses Projekt hat enorme Verspätung.

Lieber Leser,

ab hier ist der Artikel kostenpflichtig. Wir bitten um Verständnis, dass wir kostenpflichtigen Inhalt in unserer Presseschau nicht wiedergeben dürfen. Wenn Sie den Artikel lesen möchten, schließen Sie bitte ein Abo ab. Hiermit unterstützen Sie die Journalisten.

<https://www.morgenpost.de/bezirke/pankow/article408365134/auf-diesen-turm-bahnhof-muss-berlin-bis-2040-warten.html>

Datum: 15.02.2025	Medium: Bucher Bote
 <p>Die erste Lokalzeitung für Buch, Karow, Panketal und Umgebung</p>	<p>Autor: Kristiane Spitz</p> <p>Thema: Johannes Kraft</p>

**Herzliche
Einladung!**

Führung durch
Abgeordnetenhaus und
Bundesrat. Im Anschluss
tauschen wir uns aus!

Dienstag, 25.02.25,
09 Uhr



Interesse? Anmeldung
bis 11.02.25.



Joh. Kraft
Ihr Johannes Kraft

Für Buch. Für Buchholz. Für Karow.
030/943 96 916
kraft@johannes-kraft.de 

Am Dienstag, 11. 2., findet ab 19 Uhr eine Bürgersprechstunde mit dem Pankower Abgeordneten Johannes Kraft und Jörn Pasternack, Bezirksstadtrat für Schule, Sport, Facility Management, im CDU-Kiezbüro. Berliner Str. 5, in Frz. Buchholz statt. Bürger sind eingeladen, mit Anliegen & Ideen vorbeizukommen. *Anm.: post@johannes-kraft. de.*

Datum: 28.02.2025	Medium: Berliner Zeitung
	Autor: Alexander Reich Thema: Denise Bittner
 Chaos im Sozialamt Pankow: 20.000 ungeöffnete Briefe, Hilfsforderungen in Millionenhöhe offen	
Tausende unbearbeitete Anträge und Rechnungen. Zahlreiche Antragsteller warten auf ihre Bewilligung. Trotzdem wird ein Vorschlag der CDU zur Digitalisierung abgelehnt.	

Lieber Leser,

ab hier ist der Artikel kostenpflichtig. Wir bitten um Verständnis, dass wir kostenpflichtigen Inhalt in unserer Presseschau nicht wiedergeben dürfen. Wenn Sie den Artikel lesen möchten, schließen Sie bitte ein Abo ab. Hiermit unterstützen Sie die Journalisten.

<https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/chaos-im-sozialamt-pankow-20000-ungeoeffnete-briefe-hilfsforderungen-in-millionenhoeheli.2303203>