

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Sven Kohlmeier (SPD)**

vom 13. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Juli 2021)

zum Thema:

(XI) 3 Jahre Mobilitätsgesetz – Was bewegt sich in Berlin? Der Ausbau des ÖPNV

und **Antwort** vom 28. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Aug. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Sven Kohlmeier (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28164
vom 13. Juli 2021
über (XI) 3 Jahre Mobilitätsgesetz – Wat bewegt sich in Berlin? Der Ausbau des ÖPNV

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die schriftliche Anfrage betrifft auch Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist jedoch bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und die Deutsche Bahn AG um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Bei der Differenzierung zwischen City und Außenbezirken legt diese Anfrage eine Definition zugrunde, derzufolge „City“ als alle Kieze innerhalb des S-Bahn-Ringes zu verstehen ist. „Außenbezirke“ bezeichnet im Gegensatz alle Kieze außerhalb des S-Bahn-Ringes (siehe Anfrage Sven Kohlmeier - 18/20253 vom 30.07.2020). Vorsorglich weist der Abgeordnete darauf hin, dass der Verfassungsgerichtshof des Landes Berlin mit der Entscheidung (Beschluss vom 18. Februar 2015, VerfGH 92/14) hinsichtlich der Auskunftsrechte der Abgeordneten und der Verpflichtung des Senats zur Auskunft entschieden hat. Bei allem Verständnis des Abgeordneten für die „Corona-Situation“, so wäre eine wegen Bewältigung der Corona-Situation begründete Nicht- oder Teilbeantwortung keinesfalls gerechtfertigt, insbesondere da keine Ausnahmesituation mehr wie zu Beginn der Corona-Pandemie vorliegt.

Frage 1:

Welche Baumaßnahmen zur Verbesserung des Angebots des ÖPNV werden aktuell getätigt (aufgeschlüsselt nach Art der Baumaßnahme, Baubeginn, Fertigstellung, Kosten, Bezirk, Nutzen, City und Außenbezirk)?

Frage 2:

Welche Baumaßnahmen zur Verbesserung des Angebots des ÖPNV werden bis 2035 getätigt (aufgeschlüsselt nach Art der Baumaßnahme, geplantem Baubeginn, geplanter Fertigstellung, Kosten, Bezirk, Nutzen, City und Außenbezirk)?

Frage 3:

Wie tragen die geplanten Baumaßnahmen dazu bei, dass im Mobilitätsgesetz verankerte Ziel der Gleichwertigkeit des Angebots des ÖPNV in allen Teilen Berlins und konkret zwischen City und Außenbezirken zu realisieren?

Antwort zu 1, 2 und 3:

Hierzu sei u.a. erneut auf die Antwort zu Frage 5 der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/27928 verwiesen. Eine bezirksweise Aufschlüsselung von Angebotsverbesserungen oder ÖPNV-Mehrleistungen ist nicht möglich und wäre auch nicht sinnvoll oder aussagekräftig, da die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ein bezirksübergreifendes ÖPNV-Netz für Berlin plant, die Linien zudem bezirksübergreifend verkehren und die Mehrleistungen nicht nach Bezirken differenziert erfasst werden.

Die Baumaßnahmen für Ersatzinvestitionen, Weiterentwicklungen des Netzes und Neubauinvestitionen und die geplanten Realisierungszeiträume vor und nach 2035 sind im Bedarfsplan dargestellt und öffentlich einsehbar (Anlage 3 zum Nahverkehrsplan: https://www.berlin.de/sen/uvk/assets/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/nahverkehrsplan/broschure_nvp_2019_anlage_3.pdf).

Hierzu berichtet die BVG:

„Die Fragestellung lässt offen, welche Art von Baumaßnahmen hier gemeint ist. Die Frage müsste klarer definiert werden.

Bis 2035 stehen bei der BVG ca. 1000 Baumaßnahmen für die Sanierung des U-Bahnnetzes an.“

Hierzu berichtet die Deutsche Bahn AG:

„Es werden zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Berlin diverse Einzelmaßnahmen zur Grunderneuerung von bestehenden Anlagen und zum weiteren Ausbau der Infrastruktur durchgeführt. Die Erstellung der geforderten Auflistung ist nicht leistbar. Im Folgenden werden die wesentlichen Arten von Baumaßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV mit konkreten beispielhaften Projekten aufgelistet:

Neubaustrecken

Maßnahmen zum Neubau von Streckenabschnitten, um Gebiete neu zu erschließen, Verbindungen zu verbessern, Netzlücken zu schließen, Reisezeiten zu verkürzen, Kapazitäten auszuweiten etc.:

Pankow: Nordkreuz-Karow, 2. Baustufe

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke durch zweigleisigen Ausbau
- Erneuerung von Eisenbahnüberführungen (EÜ) und Kreuzungsbauwerken
- Baubeginn: 2017, Inbetriebnahme (IBN): 2021

Bestandsstrecken

Marzahn-Hellersdorf/Lichtenberg: Neubau Elektronisches Stellwerk (ESTW) Biesdorf

- Stabilisierung Betriebsdurchführung, zusätzliche Weichenverbindungen, Ausrüstung ZBS
- Baubeginn: 03/2018, IBN: 02/2021

Die bis 2035 zur Verbesserung des ÖPNV vorgesehenen Maßnahmen sind im ÖPNV Bedarfsplan dargestellt. Im Folgenden werden die wesentlichen Arten von Baumaßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV mit konkreten beispielhaften Projekten aufgelistet:

Grunderneuerung:

Diese Maßnahmen zur grundhaften Erneuerung der vorhandenen Anlagen sind notwendig, um diese Anlagen weiterhin nutzen zu können; die Anlagen werden damit auch auf dem Stand der Technik gehalten. Teilweise ergibt sich auch aus den Maßnahmen direkt ein verbessertes Angebot für die Fahrgäste, z.B. höherer Fahrkomfort durch eine Gleislage, erhöhtes Sicherheitsempfinden durch bessere Ausleuchtung von Stationen, dichtere Fahrtrfolge im Bau- oder Störfall durch signalisierten Linksfahrbetrieb, etc.:

- **Mitte: Optionsweichen Berlin Hauptbahnhof (tief)**
 - Ergänzung zusätzlicher Weichen, Taktverdichtungen, flexible Nutzung aller Bahnsteiggleise, Kapazitätserweiterung
 - Baubeginn: 2023, IBN: 2024
- **Pankow: Streckenertüchtigung Berlin – Stralsund: Nördliche Brücken**
 - Erhalt der Streckenverfügbarkeit Fern- und S-Bahn durch Erneuerung von EÜ
 - Baubeginn: 2017, IBN: vsl. 2030
- **Reinickendorf: Neubau ESTW Birkenwerder (S1/S8)**
 - Stabilisierung Betriebsdurchführung, zusätzliche Weichenverbindungen, Blockverdichtung, Ausrüstung mit Zugbeeinflussungssystem S-Bahn Berlin (ZBS)
 - Baubeginn: 2024, IBN: 2025
- **Spandau: Siemensbahn**
 - Anbindung der Arbeits- und Lebenswelt „Siemensstadt 2.0“ sowie des Siedlungsgebietes „Gartenfeld/Gartenfeld Insel“ an das Berliner S-Bahnnetz
 - Schnellere Anbindung an den Berliner Hauptbahnhof und den Flughafen BER
 - Baubeginn: vsl. 2027, IBN: vsl. 2029
- **Steglitz-Zehlendorf und Tempelhof-Schöneberg: Grunderneuerung und Umbau Atilastraße – Lichtenrade für die S-Bahn-Linie S2**
 - Abschnittsweiser Neubau der parallel verlaufenden S-Bahnstrecke
 - Erneuerung von 3 Stationen der S-Bahn
 - Baubeginn: 2017, IBN: vsl. 2025
- **Treptow-Köpenick: Neubau ESTW Schöneweide (S-Bahn)**
 - Stabilisierung Betriebsdurchführung, zusätzliche Weichenverbindungen, Blockverdichtung, Ausrüstung ZBS
 - Baubeginn: 2024, IBN: 2025
- **Treptow-Köpenick: Bahnhof Schöneweide & Neubau EÜ Straßenbahn**
 - Modernisierung des Bahnhofs Schöneweide
 - Grundlageschaffung zur Umsetzung BVG-Verkehrskonzept im Bereich Schöneweide
 - Optimierung Anschluss- & Umsteigebeziehungen
 - Verbesserung der Zugangsbedingungen
 - Erhöhung der Qualität des Nahverkehrsangebots
 - Baubeginn: 2018, IBN: vsl. 2023

Neubaustrecken:

- i2030 -> siehe beigefügter Infobrief (Anlage 1)
- **Mitte: S21 „City-S-Bahn“ 1. Bauabschnitt**
 - Entlastung des Berliner S-Bahnnetzes durch eine zweite Strecke in Nord-Süd-Relation
 - Anbindung des Berliner Hauptbahnhofes (Hbf.) an den S-Bahnring
 - Baubeginn: 2013, IBN: vsl. 2026
- **Treptow-Köpenick: Ausbaustrecke Berlin-Frankfurt/Oder -> Bahnhof Köpenick**
 - Errichtung eines neuen Regionalbahnsteigs und eines dritten Gleises in Köpenick

- o Baustart: vsl. 2023, IBN. vsl. 2027“

Frage 4:

Wie viele U-Bahn-Fahrzeuge gibt es aktuell (aufgeschlüsselt nach Art des Fahrzeugs, Kosten zur Zeit der Anschaffung, Alter, geplanter restlicher Nutzungsdauer, Zustand)?

Antwort zu 4:

Hierzu berichtet die BVG:

	„Anzahl [Wagen]	Durchschnittsalter [Jahre]	Zustand
Kleinprofil			
A3	174	41	Halbjährliche Fahrzeugkontrollen und Wartungen
GI/1	100	30	bis 2022 Inspektion nach § 57 Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab)
HK	96	15	2021 - Abschluss der Inspektion nach § 57 BOStrab
IK	116	3	In 2022 Inspektion nach § 57 BOStrab
Großprofil			
F	422	37	in 2022 und 2023 Inspektion nach § 57 BOStrab
H	276	21	bis 2023 Inspektion nach § 57 BOStrab und Werterhalt
IK	100	2	ab 2021 Inspektion nach § 57 BOStrab
Gesamtsumme	1.284	27	

Jeder einzelne U-Bahn-Wagen hat eine geplante Nutzungsdauer von 40 Jahren. Die ältesten Wagen sind seit 1964 und die jüngsten Wagen seit Ende 2020 im Fahrgastbetrieb.“

Frage 5:

Wie viele U-Bahn-Fahrzeuge werden bis zum Jahr 2035 angeschafft (aufgeschlüsselt nach Jahr, Art des Fahrzeugs, geplanter Inbetriebnahme, Kosten, Alter, geplanter Nutzungsdauer, geplantem Verkäufer, aktuellem Stand im Kaufprozess)?

Antwort zu 5:

Hierzu berichtet die BVG:

”

Im Zeitraum von 2022 - 2035 können 1.500 U-Bahnwagen beschafft werden, der Sockel VV beträgt 1.074 Wagen

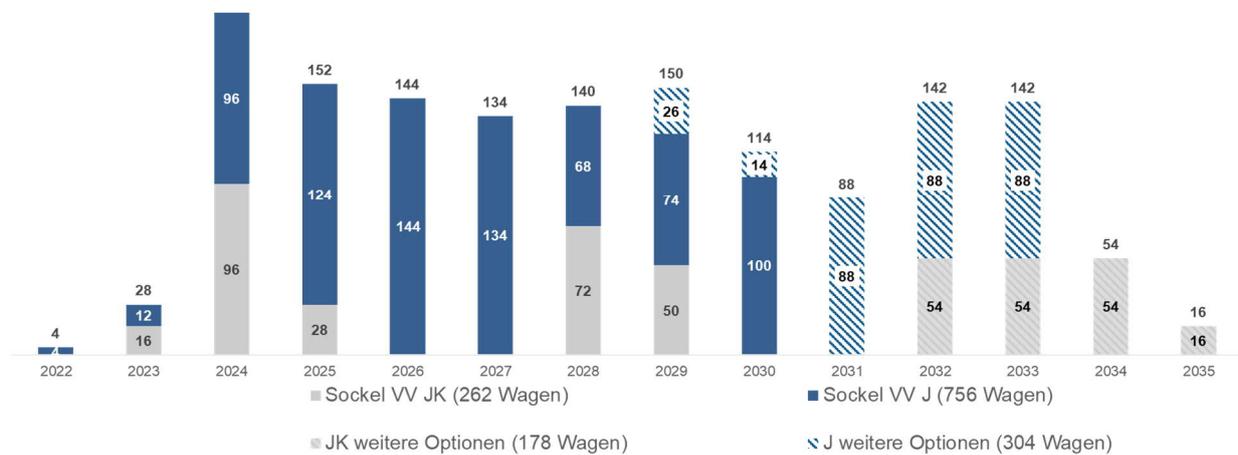


Abbildung: Stand Juni 2021

Jeder einzelne U-Bahn-Wagen hat eine geplante Nutzungsdauer von 40 Jahren. Hersteller der U-Bahnfahrzeuge J/JK ist die Fa. Stadler Pankow GmbH. Fahrzeugkosten können aufgrund der vertraglichen Vereinbarungen nicht benannt werden.“

Frage 6:

Wie viele U-Bahn-Fahrzeuge werden benötigt, um den Bedarf an Fahrgästen zu decken (aufgeschlüsselt nach Jahr, Art des Fahrzeugs)?

Antwort zu 6:

Hierzu berichtet die BVG:

„Jahr	Kleinprofil [U-Bahn-Wagen]	Großprofil [U-Bahn-Wagen]
01.01.2022	474	760
01.01.2023	474	774
01.01.2024	474	774
01.01.2025	500	838
01.01.2026	546	874
01.01.2027	574	896
01.01.2028	574	976
01.01.2029	574	1018
01.02.2030	574	1032
01.01.2031	574	1032
01.01.2032	574	1032*
01.01.2033	574	1032*
01.01.2034	574	1032*

01.01.2035	574	1032*
------------	-----	-------

(Tabelle: Stand: 30.06.2021)

*Im Rahmen des Verkehrsvertrages gibt es die Möglichkeit der Optionsziehung eines 2,5 Minutentaktes auf der U5. Bei Optionsziehung würde sich der Wagenbedarf zu 2032 auf 1.088 Wagen im Großprofil erhöhen.

Der Fahrzeugbedarf hängt allerdings maßgeblich von der tatsächlichen Fahrgastentwicklung ab.“

Frage 7:

Wie viele S-Bahn-Fahrzeuge gibt es aktuell (aufgeschlüsselt nach Art des Fahrzeugs, Kosten zur Zeit der Anschaffung, Alter, geplanter restlicher Nutzungsdauer, Zustand)?

Antwort zu 7:

Die S-Bahn Berlin GmbH verfügt für den Betrieb derzeit über 655 elektrische Triebwagen, die auf dem mit Stromschienen und Gleichstrom betriebenen Streckennetz der Berliner S-Bahn eingesetzt werden. Bei den Fahrzeugen handelt es sich um 647 zweiteilige Triebwagen (bestehend aus zwei Wagenkästen) und acht vierteilige Triebwagen (bestehend aus vier Wagenkästen). Das Durchschnittsalter dieser S-Bahn-Fahrzeuge liegt aktuell bei 22,6 Jahren.

Die Fahrzeuge entsprechen den Anforderungen zum Einsatz auf dem Netz der Berliner S-Bahn. Die Fahrzeuge der Baureihen 480 und 485 verfügen aktuell nicht über die fahrzeugseitige Ausrüstung für das moderne Zugsicherungssystem ZBS, dessen Migration im S-Bahn-Netz bis voraussichtlich 2025 abgeschlossen sein wird. Für die Fahrzeuge der Baureihe 480 ist eine entsprechende Umrüstung vorgesehen. Die Fahrzeuge der Baureihe 485 werden nicht mehr umgerüstet, da deren Einsatzende innerhalb der kommenden beiden Jahre zu erwarten ist.

Aktuell werden Fahrzeuge fünf verschiedener Baureihen eingesetzt.

- Die Baureihe 480 umfasst 70 zweiteilige Triebwagen. Diese Fahrzeuge wurden in den Jahren 1990 bis 1994 in Betrieb genommen und haben ein Durchschnittsalter von 28,7 Jahren. Die Anschaffungskosten betragen rund 77 Mio. Euro. Für die Fahrzeuge wird mit einer voraussichtlichen restlichen Nutzungsdauer von drei bis zehn Jahren gerechnet.
- Die Baureihe 481 umfasst 494 zweiteilige und drei vierteilige Triebwagen. Die Fahrzeuge wurden zwischen 1996 und 2004 in Betrieb genommen. Das Durchschnittsalter dieser Fahrzeuge beträgt 21,0 Jahre. Die Anschaffungskosten betragen rund 913 Mio. Euro. Für die Fahrzeuge wird mit einer voraussichtlichen restlichen Nutzungsdauer von acht bis 15 Jahren gerechnet.
- Die für den Vertrag SBR-VV konzipierte und in Auslieferung befindliche Baureihe 483 umfasst gegenüberwärtig fünf zweiteilige Triebwagen mit einem Durchschnittsalter von 0,5 Jahren. Die Anschaffungskosten belaufen sich hierfür auf voraussichtlich rund 26 Mio. Euro. Es ist vorgesehen, diese Fahrzeuge mindestens 30 Jahre einzusetzen.
- Die für den Vertrag SBR-VV konzipierte und in Auslieferung befindliche Baureihe 484 umfasst gegenwärtig fünf vierteilige Triebwagen mit einem Durchschnittsalter von 0,5 Jahren. Die Anschaffungskosten belaufen sich hierfür auf voraussichtlich rund 44 Mio. Euro. Es ist vorgesehen, diese Fahrzeuge mindestens 30 Jahre einzusetzen.

Die Baureihe 485 umfasst 78 zweiteilige Triebwagen. Die Inbetriebnahme erfolgte in den Jahren 1990 bis 1992. Das Durchschnittsalter beträgt 30,1 Jahre. Die Anschaffungskosten der noch in Betrieb befindlichen Fahrzeuge betragen rund 36 Mio. Euro. Die Fahrzeuge dieser Baureihe werden in den kommenden beiden Jahren das Ende ihrer Einsatzzeit erreicht haben.

Frage 8:

Wie viele S-Bahn-Fahrzeuge werden bis zum Jahr 2035 angeschafft (aufgeschlüsselt nach Jahr, Art des Fahrzeugs, geplanter Inbetriebnahme, Kosten, Alter, geplanter Nutzungsdauer, geplantem Verkäufer, aktuellem Stand im Kaufprozess)?

Antwort zu 8:

In den Jahren 2022 und 2023 werden Fahrzeuge im Rahmen des Verkehrsvertrages für das Teilnetz Ring durch die S-Bahn Berlin GmbH beschafft. Es handelt sich bei diesen Fahrzeugen um 80 4-Wagen-Züge der Baureihe 484 für vsl. rund 714 Mio. Euro und 16 2-Wagen-Züge der Baureihe 483 für vsl. rund 86 Mio. Euro. Das Alter dieser Fahrzeuge wird null Jahre betragen, da es Neufahrzeuge sein werden. Die geplante Nutzungsdauer liegt bei mindestens 30 Jahren. Hersteller ist das beauftragte Konsortium Stadler/Siemens.

In den Jahren 2027 bis 2035 werden im Rahmen des öffentlich bekannt gemachten Vergabeverfahrens „Lieferung von Neufahrzeugen (Neu-Fzg.) sowie deren Instandhaltung und Bereitstellung und die Erbringung von Verkehrsleistungen auf den Teilnetzen Nord-Süd und Stadtbahn der Berliner S-Bahn“ 327 Fahrzeuge beschafft. Zusätzlich besteht die Option auf weitere 213 Fahrzeuge. Es handelt sich bei diesen Fahrzeugen um 4-Wagen-Züge mit dem Alter null Jahre, da es Neufahrzeuge sein werden. Die geplante Nutzungsdauer liegt bei mindestens 30 Jahren. Das Vergabeverfahren befindet sich derzeit in der Phase der Erstellung indikativer Angebote durch die Bietenden.

Frage 9:

Wie viele S-Bahn-Fahrzeuge werden benötigt, um den Bedarf an Fahrgästen zu decken (aufgeschlüsselt nach Jahr, Art des Fahrzeugs)?

Antwort zu 9:

Der Senat geht davon aus, dass die Frage die Deckung der künftigen Verkehrsnachfrage im S-Bahnsystem durch Fahrgäste und nicht den Bedarf an Fahrgästen meint. Dies vorausgeschickt, geht der Senat davon aus, dass die neu anzuschaffenden Fahrzeuge (siehe Antwort auf Frage 8) zusammen mit den Bestandsfahrzeugen (siehe Antwort auf Frage 7) die künftige Verkehrsnachfrage im S-Bahnsystem in den Jahren bis 2035 decken werden.

Frage 10:

Wie viele Trams gibt es aktuell (aufgeschlüsselt nach Art des Fahrzeugs, Kosten zur Zeit der Anschaffung, Alter, geplanter restlicher Nutzungsdauer, Zustand)?

Antwort zu 10:

Hierzu berichtet die BVG:

	„F6Z	F8E	F8Z	GT6-E	GT6-Z	GT6U
Bestand	34	40	140	28	45	77
Durchschnittsalter	8,4	7,9	4,1	25,3	19,9	24,5
durchschnittliche Rest-nutzungsdauer (Gesamtnutzung: 32 Jahre)	23,6	24,1	27,9	6,7	12,1	7,5“

Frage 11:

Wie viele Trams werden bis zum Jahr 2035 angeschafft (aufgeschlüsselt nach Jahr, Art des Fahrzeugs, geplanter Inbetriebnahme, Kosten, Alter, geplanter Nutzungsdauer, geplantem Verkäufer, aktuellem Stand im Kaufprozess)?

Antwort zu 11:

Hierzu berichtet die BVG:

„Die aktuelle Beschaffung (hauptsächlich Ersatz GT6) sieht 117 Fahrzeuge vor [siehe Tabelle 1 der Anlage 2]. Der Nutzungszeitraum ist für 32 Jahre geplant. Die Fahrgastkapazitäten eines 50m langen Fahrzeugs liegt bei ca. 300 Fahrgästen. Die ca. 30 m langen Fahrzeuge können ca. 180 Fahrgäste aufnehmen.

Tabelle 2 [siehe Anlage 2] zeigt die geplanten Beschaffungen aufgrund des Nahverkehrsplans (als Mehrleistung und für Neubaustrecken, Stand Juni 2021). Die Preise unterliegen der vertraglichen Vertraulichkeit, der Nutzungszeitraum liegt bei geplanten 32 Jahren. Die Fahrgastkapazitäten für ein 40 m langes Fahrzeug liegt bei ca. 240 Fahrgästen.“

Frage 12:

Wie viele Trams werden benötigt, um den Bedarf an Fahrgästen zu decken (aufgeschlüsselt nach Jahr, Art des Fahrzeugs)

Antwort zu 12:

Hierzu berichtet die BVG:

	„Bedarf an 30 m-Umläufe (1 Fahrzeug)		Bedarf an 40 m-Umläufe (1 Fahrzeug)		Bedarf an 50 m-Umläufe (1 Fahrzeug)		Bedarf an 60 m-Umläufe (2 GT6-Fahrzeuge gekoppelt)		gesamt
	davon Zweirichtungsfahrzeuge		davon Zweirichtungsfahrzeuge		davon Zweirichtungsfahrzeuge		davon Zweirichtungsfahrzeuge		
2021	91	64	157	134	0	0	36	0	284
2022	114	66	141	108	0	0	44	0	299
2023	96	67	164	132	4	4	56	0	320

2024	94	65	170	138	9	9	48	0	321
2025	94	65	170	138	17	17	38	0	319
2026	94	65	170	138	28	28	22	0	314
2027	95	66	155	121	30	30	46	4	326
2028	97	75	178	144	30	30	46	4	351
2029	97	89	178	144	30	30	46	12	351
2030	101	101	193	159	30	30	40	18	364
2031	99	99	209	175	30	30	30	26	368
2032	99	99	235	201	30	30	26	26	390
2033	99	99	266	232	30	30	18	18	413
2034	95	95	289	255	30	30	6	6	420
2035	91	91	296	262	30	30	0	0	417

Abbildung: Stand Juni 2021

Der Fahrzeugbedarf hängt allerdings maßgeblich von der tatsächlichen Fahrgastentwicklung ab.“

Frage 13:

Wie viele Busse gibt es aktuell (aufgeschlüsselt nach Art des Fahrzeugs, Antriebsart, Kosten zur Zeit der Anschaffung, Alter, geplanter restlicher Nutzungsdauer, Zustand, geplantem Verkäufer, aktuellem Stand im Kaufprozess)?

Antwort zu 13:

Hierzu berichtet die BVG:

„Anzahl Fahrzeuge (Stand Juni 2021)				
Antrieb	Doppel-decker	Eindecker	Gelenk-bus	Summe
DIESEL	200	391	830	1.421
ELEKTRO		121	17	138
Summe Busse	200	512	847	1.559
Durchschnittsalter DIESEL	12,9	4,2	2,8	4,6
Durchschnittsalter ELEKTRO		1,2	1,1	1,2

Die Anschaffungspreise sind Vertragsbestandteil und vertraulich. Sie können daher nicht veröffentlicht werden. Die restliche Nutzungsdauer hängt stark vom jeweiligem Nutzungsjahr, der jeweiligen Fahrleistung und dem Einsatz ab.

Die oben aufgeführten Fahrzeuge sind einsatzbereit (außer Wartung/Reparaturen) und werden im Linienbetrieb eingesetzt. Künftige Verkäufe können an meistbietende Händler erfolgen.“

Der Hintergrund bzw. Inhalt der Fragestellung zum „geplantem Verkäufer“, und damit einhergehend auch die erbetene Angabe zum „aktuellen Stand im Kaufprozess“, ist nicht erkennbar und kann daher nicht beantwortet werden.

Frage 14:

Wie viele Busse werden bis zum Jahr 2035 angeschafft (aufgeschlüsselt nach Jahr, Art des Fahrzeugs, Antriebsart, geplanter Inbetriebnahme, Kosten, Alter, geplanter Nutzungsdauer)?

Antwort zu 14:

Hierzu berichtet die BVG:

„Jahr	DIESEL-Antrieb (Anzahl)				ELEKTRO-Antrieb (Anzahl)			
	Doppel-decker	Einde-cker	Ge-lenk-bus	Summe	Doppel-decker	Einde-cker	Gelenk-bus	Summe
2021	2	32	234	268				
2022	176			176		90		90
2023	20			20				
2024							61	61
2025						102	199	301
2026						10	173	183
2027						12	175	187
2028						14	202	216
2029					178	35	113	326
2030					297	13	16	326
2031						11		11
2032						90		90
2033								
2034						64		64
2035								
Summe	198	32	234	464	475	441	939	1.855

Abbildung: Stand Juni 2021

Die noch neu ankommenden Dieselsebusse sind Abrufe aus noch laufenden Bestellungen.

Die Inbetriebnahme erfolgt unmittelbar nach Anlieferung und Test der Fahrzeuge. Die Anschaffungskosten ergeben sich aus den noch durchzuführenden Ausschreibungen und Vergabeprozessen. Die BVG beschafft grundsätzlich Neufahrzeuge. Die Nutzungsdauer hängt stark vom jeweiligem Nutzungsjahr, der jeweiligen Fahrleistung und dem Einsatz ab.“

Die Angaben sind aus Sicht des Senats derzeit abgeschätzte Planzahlen, die sich durch mehrere Einflussfaktoren ändern können. So gibt der Verkehrsvertrag als Leitindikator vor, dass ein „1-zu-1 Ersatz“ der Dieselsebusse durch Elektrobusse anzustreben ist. In welchem Maße das gelingt, hängt u.a. auch von der Reichweitenentwicklung der Batterien in den Bussen ab. Zudem spielt die Nachfrageentwicklung, als auch der Ersatz der Busleistung durch Straßenbahnneubaustrecken eine sehr wesentliche Rolle für den Fahrzeugbedarf.

Frage 15:

Wie viele Busse werden benötigt, um den Bedarf an Fahrgästen zu decken (aufgeschlüsselt nach Jahr)?

Antwort zu 15:

Hierzu berichtet die BVG:

„Jahr	Anzahl
2021	Ca. 1.560
2022	Ca. 1.545
2023	Ca. 1.560
2024	Ca. 1.590
2025	Ca. 1.650
2026	Ca. 1.690
2027	Ca. 1.715
2028	Ca. 1.740
2029	Ca. 1.800
2030	Ca. 1.830
2031	Ca. 1.810
2032	Ca. 1.810
2033	Ca. 1.775
2034	Ca. 1.730
2035	Ca. 1.720

Abbildung: Stand Juni 2021

Der Fahrzeugbedarf hängt maßgeblich von der tatsächlichen Fahrgast- und Technologieentwicklung ab.“

Frage 16:

Wie viele Fahrzeuge gibt es aktuell im Rahmen des Angebots des BerlKönigs (aufgeschlüsselt nach Alter und Art des Fahrzeugs, Antriebsart)?

Antwort zu 16:

Es sind insgesamt 185 Fahrzeuge konzessioniert (die Elektro-Quote beträgt über 50 Prozent). Aktuell kann die Nachfrage aber mit deutlich weniger Fahrzeugen bedient werden. Die Flotte wird eigenwirtschaftlich von einem externen Anbieter betrieben.

Frage 17:

Wie bewertet der Senat die Nutzung der Kundinnen und Kunden des BerlKönig hinsichtlich des Ziels einer gewünschten Fahrgastbündelung?

Antwort zu 17:

Der Senat verweist hierzu grundsätzlich auf die Antwort der gleichlautenden Frage 17 der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/24056. Die zwischenzeitlichen und aktuellen Bündelungsquoten sind aufgrund des durch die Pandemie stark veränderten Mobilitätsverhaltens sowie der Anpassungen am Algorithmus (zur Gewährleistung des notwendigen Abstands gemäß der Infektionsschutzverordnung: maximal drei Fahrgäste aus unterschiedlichen Buchungen) aus Sicht des Senats nicht aussagekräftig.

Frage 18:

Wird der BerlKönig auch in den nächsten Monaten und Jahren weiterhin eingesetzt werden? Was spricht für eine Weiterbetreuung des BerlKönigs, was dagegen?

Antwort zu 18:

Wie bereits in der Antwort zu Frage 18 der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/24056 ausgeführt, ist ein Weiterbetrieb des BerlKönig im Rahmen der Genehmigung des Erprobungsverkehrs grundsätzlich bis September 2022 möglich: Die Verantwortung dieses eigenwirtschaftlichen Erprobungsverkehrs obliegt der BVG.

Frage 19:

Ist der Beantwortung vonseiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 19:

Zusammenfassend ist der Senat nach 3 Jahren Mobilitätsgesetz der Auffassung: Dass sich viel bewegt in Berlin!

Berlin, den 28.07.2021

In Vertretung
Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Infobrief 2021 (II. Quartal)

Planungs- und Umsetzungsprozess



i 2030

**Mehr Schiene für
Berlin und Brandenburg**



Foto Deutsche Bahn,
Nadine Furhop



Kofinanziert von der
Fazilität „Connecting Europe“
der Europäischen Union



DB NETZE

BERLIN 


LAND
BRANDENBURG

Planungs- und Umsetzungsprozess

Gemeinsam planen die Länder Berlin und Brandenburg, die Deutsche Bahn und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) im Projekt i2030 den Ausbau der Schieneninfrastruktur der kommenden Jahre in unserer Region. Das Ziel: mehr und bessere Schienenverbindungen für die Menschen, die hier leben.

Die Planungen in den i2030-Korridoren haben Fahrt aufgenommen. Erfahrungswerte lassen uns jetzt die notwendigen Zeiträume für Planungen, Genehmigungen und Bauen abschätzen. Wie bei vielen großen Infrastrukturvorhaben ist dabei stets mit Unwägbarkeiten und Risiken zu rechnen.

Die Planung und Umsetzung neuer Eisenbahninfrastruktur ist ein komplexer Prozess, sowohl was die Planungen, Finanzierung und Kommunikation angeht. Einen Überblick der gesetzlich notwendigen Planungsschritte bietet die Grafik im Infobrief auf Seite 4.

Das Projekt i2030 ist in den letzten Monaten insgesamt gut vorangekommen. Die Zielvarianten sind für nahezu alle Teilmaßnahmen festgelegt und die vertiefenden Planungen durch Finanzierungsvereinbarungen für den Großteil der Korridore abgesichert oder in Verhandlung.

Inwieweit die in der folgenden Tabelle benannten zeitlichen Zielvorstellungen tatsächlich erreicht werden können, hängt von mehreren Rahmenbedingungen ab. Zu den wichtigen Einflussfaktoren gehören:

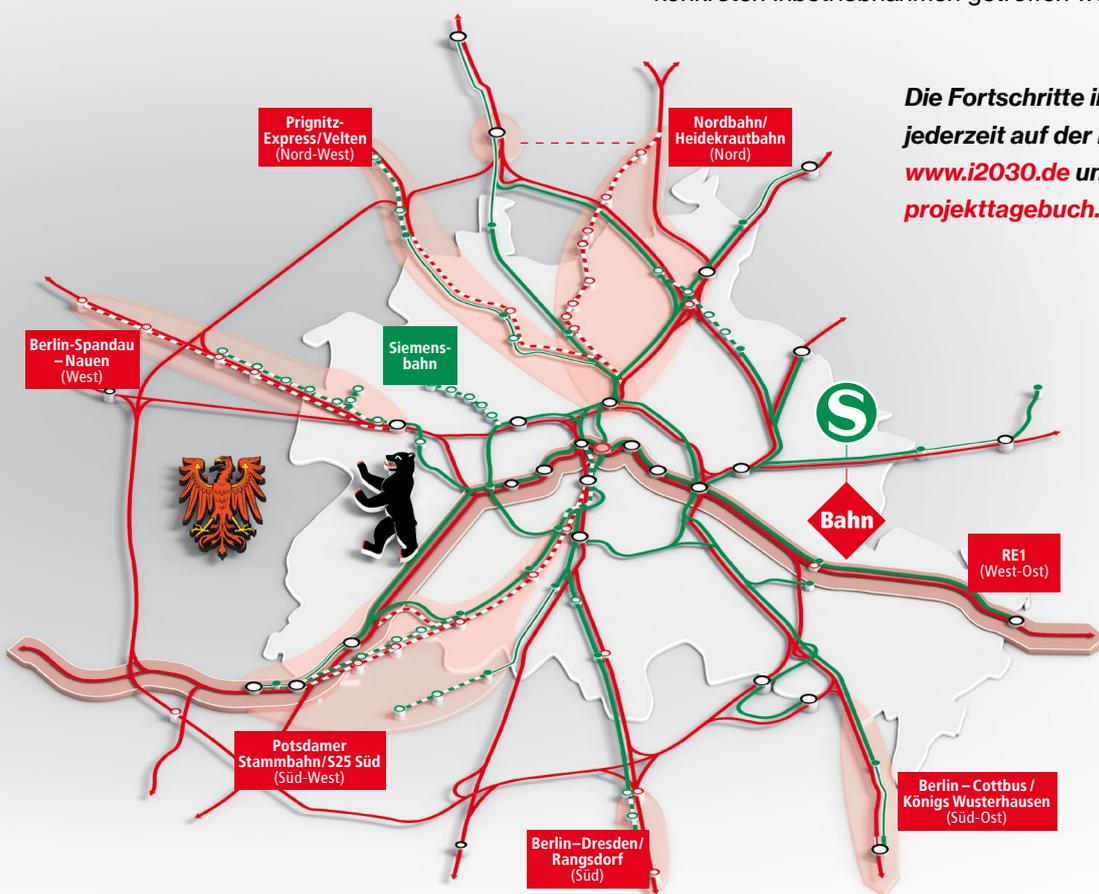
- Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel seitens der Länder, des Bundes und weiterer Mittelgeber für die einzelnen Planungsschritte im erforderlichen Umfang und in entsprechenden Zeiträumen.
- Erteilung notwendiger planrechtlicher Genehmigungen und Wirtschaftlichkeitsnachweise für die Umsetzung der Vorhaben. Insbesondere bei der Baufinanzierung der Vorhaben sind die Länder auf eine Förderung durch den Bund angewiesen.
- Einhaltung der in den Zeitketten unterstellten Planungszeiträume – inklusive Anzahl und Umfang notwendiger Überprüfungsschleifen im Planungsprozess.

Durch die genannten Einflussfaktoren können in den teilweise noch frühen Projektphasen lediglich Voraussagen zu den Zeitketten für die Planung und Umsetzung benannt werden. Gleichwohl wurden zwischen den i2030-Partnern Meilensteintermine für die einzelnen Korridormaßnahmen verabredet (vgl. Tabellen auf Seite 5 und 6). Hierbei wird von den in der Praxis üblichen Zeiträumen für Planungsphasen im Eisenbahnbau ausgegangen, die vom tatsächlichen Projektverlauf jedoch abweichen können.

Aufgrund der gemeinsamen und integrierten Planung aller Projektpartner werden gute Chancen gesehen bereits in wenigen Jahren – bis Mitte der 20er Jahre – einige Maßnahmen, wie u.a. die Wiederinbetriebnahme der Heidekrautbahn-Stammstrecke, Bahnsteigverlängerungen entlang des RE1 oder den Streckenausbau für einen 30-Minuten-Takt zwischen Velten und Neuruppin fertigzustellen und in Betrieb zu nehmen. Das für einen flexibleren Einsatz von Zügen nötige Kehrgleis am Bahnhof Königs Wusterhausen befindet sich im Bau und wird bis Ende des Jahres 2021 fertiggestellt.

Gleichzeitig können wir nach derzeitigem Stand im Zeitraum bis Mitte der 20er Jahre mit dem Bau weiterer Vorhaben beginnen, so dass diverse Projektfertigstellungen nacheinander erfolgen können. Sobald die Planungen weiter vorangeschritten sind und die Baufinanzierung gesichert ist, können verlässliche Aussagen über den Zeithorizont der konkreten Inbetriebnahmen getroffen werden.

Die Fortschritte in den Planungen können jederzeit auf der Projektwebsite www.i2030.de und dem Projektstagebuch projektstagebuch.i2030.de mitverfolgt werden.



Das Infrastrukturprojekt i2030

So planen wir den
Schieneninfrastrukturausbau



Einteilung in Phasen Grundsätzliche Machbarkeit (Leistungsphase 0), Vorbereitung einer Maßnahme (Leistungsphase 1-3), Förmliches Verfahren (Leistungsphase 4) bis zur Realisierung (ab Leistungsphase 5) (grafische Klammer)

Tabelle 1: Zeitliche Zielvorstellungen für den Beginn der im Planungs- und Umsetzungsprozess zu bewältigenden Leistungsphasen für die i2030-Maßnahmen



Grundlagen-Ermittlung	Planungs-Phase	Genehmigungs-Phase	Ausführungs-Phase	Zielstellung Inbetriebnahme
				

Berlin-Spandau – Nauen (West)					
			Ab 2026	Ab 2029	Mitte/Ende 2030er Jahre

Prignitz-Express/Velten (Nord-West)					
Schönholz - Hennigsdorf		Ab 2021	Ab 2026	Ab 2029	Mitte 2030er Jahre
Hennigsdorf - Velten		Ab 2021	Ab 2025	Ab 2028	Ende 2031
Velten - Neuruppin			Ab 2022	Ab 2023	2026

Nordbahn/Heidekrautbahn (Nord)					
Nordbahn		Ab 2021	Ab 2024	Ab 2027	2030
Heidekrautbahn				Ab 2021	2024
Birkenwerder		Ab 2023	Ab 2026	Ab 2028	2030

Berlin-Dresden/Rangsdorf (Süd)					
			Ab 2024	Ab 2026	2028

RE1 (West-Ost)					
1. Betriebsstufe			Ausführung ab 2022		Ende 2022
2. Betriebsstufe		 (bis Mitte 2023)	Ab 2023	Ab 2025 bis Ende 2025	sukzessive ab 2025 - 2028

Berlin – Cottbus / Königs Wusterhausen (Süd-Ost)					
Berlin – Cottbus				Ab 2023	2027
Kehrgleis Königs Wusterhausen					Ende 2021 fertiggestellt
Königs Wusterhausen Nordkopf				Ab 2023	2025

Potsdamer Stammbahn/S25 Süd (Süd-West)					
Potsdamer Stammbahn*		Ab 2022	abhängig von Systementscheid	abhängig von Systementscheid	abhängig von Systementscheid
S25 Süd		Ab 2021	Ab 2026	Ab 2028	2032

Siemensbahn					
			Ab 2024	Ab 2025	2029

 = abgeschlossen  = laufend

© VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 5-2021

Tabelle 2: Zeitliche Zielvorstellungen für den Beginn der im Planungs- und Umsetzungsprozess zu bewältigenden Leistungsphasen für das i2030-Maßnahmenpaket für Verbesserungen bei der Berliner S-Bahn



Grundlagen-Ermittlung	Planungs-Phase	Genehmigungs-Phase	Ausführungs-Phase	Zielstellung Inbetriebnahme

Berliner S-Bahn				
1. Tranche**			sukzessive ab 2023	
2. Tranche ff.***		sukzessive ab 2021	k.A.	k.A.
Weichenverbindung Hauptbahnhof			Ab 2022	Ab 2023

= abgeschlossen = laufend

© VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 5-2021

- * Im Korridor Potsdamer Stammbahn richtet sich der weitere Verlauf des Planungsprozesses danach, ob ein Systementscheid zugunsten der S-Bahnvariante oder der Regionalverkehrs-Variante getroffen wird.
- ** Das Maßnahmenpaket S-Bahn umfasst rund 35 Einzelmaßnahmen, die in den nächsten Jahren geplant und umgesetzt werden sollen. Für eine erste Tranche von Maßnahmen zum Ausbau der Abstell- und Werkstattkapazitäten wurde die Grundlagenermittlung bereits abgeschlossen. Für diese Tranche ist bereits die Finanzierung der Planungsleistung für die Vorplanung (Lph 2) durch die Länder Berlin und Brandenburg abgesichert worden. Im Hinblick auf die Ausschreibung der S-Bahn-Teilnetze Nord-Süd und Stadtbahn sowie der damit verbundenen Angebotserweiterung und Vergrößerung der Fahrzeugflotte ist die Errichtung von zusätzlichen Abstellkapazitäten und die Anbindung potenziell zusätzlicher Werkstattstandorte von vorrangiger Bedeutung.
- *** Alle für das S-Bahnnetz definierten Maßnahmen haben für die Kapazitätserweiterung sowie Stabilität und Pünktlichkeit des S-Bahn-Betriebs eine hohe Bedeutung und dementsprechend hohe Priorität. Die Aufnahme konkreter Planungen (Lph 2 ff.) wird aufgrund des Umfangs der Einzelmaßnahmen in mehrere Tranchen gestaffelt. Gegenwärtig verhandeln die Länder und die DB Netz AG über den Zuschnitt der 2. Tranche. In dem Zusammenhang werden auch die Zielstellungen für die Zeitplanung der entsprechenden Maßnahmen abgestimmt.

IMPRESSUM

Herausgeber: VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Stralauer Platz 29, 10243 Berlin, Telefon (030) 25 41 41 41

In Kooperation mit den Ländern Berlin und Brandenburg und der DB Netz AG

Vi.S.d.P.: Geschäftsführerin Susanne Henckel
Bildnachweis: Deutsche Bahn, Nadine Furhop

Redaktionsschluss: Mai 2021

Der Inhalt dieser Veröffentlichung liegt in der alleinigen Verantwortung des VBB und spiegelt nicht unbedingt die Meinung der Europäischen Union wider.



Anlage 2 zu 18/28164

Zu Frage 11:
Tabelle 1

Zentrale Fahrzeugbeschaffung		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
	Summe															
MZ	82			1		2	9	21	24	24	1					
XLZ	35		1		6	6	15	3								

Tabelle 2:

Nahverkehrsplan	(162 Fzg. für Neubau-strecken und 1 Fzg für Mehr-leistungs-paket in 2029)															
	Summe	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
LZ(NBS)	139						20	18		15	25	25	19	17		
LZ (ML)	1									1						
XLZ	23					7							16			

Erklärung der Abkürzungen:

XLZ	50m (XL)	Zweirichtungsfahrzeug (Z)
MZ	30m (M)	Zweirichtungsfahrzeug (Z)
LZ	40m (L)	Zweirichtungsfahrzeug (Z)