

**19. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Christian Zander (CDU)**

vom 08. April 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. April 2022)

zum Thema:

**„ÖPNV-Offensive“ der BVG**

und **Antwort** vom 29. April 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Mai 2022)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Christian Zander (CDU)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11539  
vom 08.04.2022  
über „ÖPNV-Offensive“ der BVG

---

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Inwieweit müsste der Fuhrpark der BVG erweitert werden, um die von der BVG im März 2022 vorgestellten Pläne einer „ÖPNV-Offensive“ umzusetzen - insbesondere was die Einführung eines flächendeckenden 10-Minuten-Takts anbelangt?

Frage 2:

Wann sollen diese Pläne nach Vorstellung von Senat und BVG Wirklichkeit werden?

Frage 3:

Welcher Betrag müsste ungefähr für die Anschaffung der zusätzlichen Busse aufgewendet werden?

Frage 4:

Wie viel zusätzliches Personal müsste eingestellt werden und welche Mehrkosten fielen dafür an?

Frage 5:

Wie sollen diese Mehrkosten finanziert werden: durch Mehreinnahmen, Erhöhung der Zuschüsse des Landes Berlin aus dem Landeshaushalt? In welchem Umfang wäre das Einwerben von Fördermitteln denkbar?

Antwort zu 1, 2, 3, 4 und 5:

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 bis 5 gemeinsam beantwortet.

Die BVG hat dem Senat ein Ideenpapier zu einem Ausbau des Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) vorgelegt, welches über die bereits durch den Nahverkehrsplan (NVP) des Landes Berlin beschlossenen, ambitionierten Ausbauplanungen hinausgeht. Ein flächendeckender 10-Minuten-Takt ist allerdings nicht Bestandteil dieses Papiers. Die BVG schlägt vielmehr vor, auf „allen wichtigen Buslinien“ einen 10-Minuten-Takt einzuführen und damit für 93 Prozent der Berliner Bevölkerung ein fußläufig sehr gut erreichbares Angebot im 10-Minuten-Takt zu schaffen. Hierfür hat die BVG in dem Ideenpapier neben der Neueinstellung von Fahrerinnen/Fahrern auch die Beschaffung von bis zu 70 bis 80 Bussen als erforderlich benannt.

Der Bedarf an zusätzlichen Fahrpersonalen würde laut BVG erst ermittelt werden, wenn es eine Verständigung zwischen Aufgabenträger und BVG gäbe, in welchem Umfang und zu welchen Zeitpunkten die vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen - hierzu zählen auch Taktverdichtungen außerhalb der Hauptverkehrszeit ohne Fahrzeugmehrbedarf und eventuelle Angebotsverbesserungen ins Umland - realisiert werden sollten. Hinsichtlich der möglichen Beschaffung von Bussen werden laut BVG derzeit verschiedene Beschaffungs- und Finanzierungsvarianten sowie die damit jeweils verbundenen Kosten geprüft. Laut BVG befinden sich verschiedene Finanzierungsoptionen in Prüfung (Finanzierung über zusätzliche Fahrgelderlöse durch neue Stammkunden aus dem 9-Euro-Ticket, zusätzliche Zuschüsse des Landes Berlin etc.).

Der Senat weist darauf hin, dass eine Bestellung von umfangreichen Mehrleistungen, die über das vertraglich bisher festgelegte Leistungsvolumen für das Jahr 2022 hinausgehen, grundsätzlich einer zusätzlichen Finanzierung aus dem Landeshaushalt bedarf und aufgrund der vorläufigen Haushaltsführung nicht zulässig ist. Es können nur unbedingt notwendige Ausgaben getätigt werden.

Es wird derzeit davon ausgegangen, dass das Haushaltsgesetz im 3. Quartal 2022 in Kraft treten wird. Sofern dann die haushalterische Absicherung für die Umsetzung von zusätzlichen Mehrleistungen gewährleistet ist, kann danach eine Bestellung erfolgen. Die Umsetzung der Maßnahmen könnte laut BVG in der Regel 20-50 Wochen nach Bestellung (je nach Komplexität) erfolgen. Sofern keine haushalterische Absicherung für die Umsetzung von zusätzlichen Mehrleistungen gewährleistet ist, bleibt es beim verkehrsvertraglich festgelegten Bestellvolumen.

Frage 6:

Wie hoch sind die Zuschüsse des Landes Berlin in den Jahren 2020 und 2021 gewesen und in welcher Höhe sind diese für die Jahre 2022 bis 2026 vorgesehen?

Antwort zu 6:

Für Leistungen aus den bis 31.8.2020 bzw. ab dem 1.9.2020 geltenden Verkehrsverträgen mit der BVG wurden im Jahr 2020 512.639.151,18 Euro und im Jahr 2021 634.138.672,22 Euro aus dem Landeshaushalt geleistet. Für den Ausgleich von pandemiebedingt entstandenen Schäden wurden im Jahr 2020 101.336.669,69 Euro und im Jahr 2021 78.459.969,44 Euro an die BVG ausgezahlt.

In den Jahren 2022 bis 2026 wird mit folgendem Mittelbedarf (in Euro) (ohne Pandemieschäden) gerechnet:

2022	2023	2024	2025	2026
834.467.000	777.484.000	842.332.000	973.147.000	946.074.000

Im derzeit vorliegenden Haushaltsentwurf sind im Jahr 2022 293.000.000 Euro und im Jahr 2023 107.000.000 Euro für den Ausgleich von Pandemieschäden der Jahre 2021, 2022 und 2023 zusätzlich vorgesehen.

Zuschüsse an die BVG für Investitionen, für den Ausgleich von Tarifiermächtigungen nach SGB IX bzw. für das Berlin-Ticket S, Ruhegeldaufwendungen sowie Zuschüsse an die BVG aus dem Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA) sind in den obigen Angaben nicht enthalten.

Frage 7:

Reichen die bislang vorgesehenen Mittel aus, um den Neubau von Bus-Betriebshöfen und die Decarbonisierung (Vison Zero) der Busflotte nach bisheriger Planung bis 2030 umzusetzen oder gibt es hier noch Finanzierungslücken?

Antwort zu 7:

Grundlage für die bisherige Finanzierung der Dekarbonisierung bilden Finanzierungspakete, die mit der BVG 2020 im geschlossenen Verkehrsvertrag 2020–2035 fixiert wurden und denen konkrete Maßnahmen zugeordnet sind. Bislang gibt es das „Basispaket“ mit einem Volumen von 330 Mio. € sowie das

„Paket Elektromobilität 2025“ mit einem Volumen von 350 Mio. €. Im „Paket Elektromobilität 2025“ ist der Neubau der zwei Betriebshöfe (Verbund Süd-Ost und Sântisstraße) enthalten. Die weiteren notwendigen Ausbaustufen werden durch entsprechende Vertragsergänzungen durch das Land bei der BVG bestellt und bedürfen einer zusätzlichen Finanzierung in den jeweiligen Landeshaushalten.

Die BVG und der ÖPNV-Aufgabenträger verständigen sich kontinuierlich zu den Prämissen, welche den Dekarbonisierungsprozess maßgeblich beeinflussen. Die aktualisierten Annahmen werden in einem jährlichen „Ergebnisbericht der Dekarbonisierung“ festgehalten und den sich ändernden Gegebenheiten und neuen Erkenntnissen angepasst. Da der technische Fortschritt und die Marktentwicklung nicht bereits mehrere Jahre im Voraus vorhergesehen werden können und die Planungen daher noch nicht (abschließend) umfassend durchgeführt werden konnten, ist heute eine Festlegung aller Maßnahmen bis 2030 nicht möglich. Weitere Maßnahmenpakete werden sukzessive vereinbart und vertraglich festgehalten, soweit sie in den entsprechenden Haushaltsjahren finanziell abgesichert sind. Der offene Finanzierungsbedarf, um eine vollständige Dekarbonisierung zu erreichen, beläuft sich nach aktuellen Schätzungen auf rund 570–1.610 Mio. €.

Anmerkung: Unter „Vision Zero“ versteht man das Ziel, Verkehrstote oder Schwerverletzte im Verkehr zu verhindern. Bei der Dekarbonisierung der Busflotte sollen hingegen keine CO<sub>2</sub>-Emissionen verursacht werden.

Frage 8:

Ist damit zu rechnen, dass entgegen der ursprünglichen Planung die Kosten für neue E-Busse aufgrund der aktuellen Situation ansteigen werden und sich die Auslieferung verzögern könnte?

Antwort zu 8:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Preise für die Lieferungen der aktuellen Bestellung sind fest verhandelt. Ob sich die kalkulierten Preise für die nächsten Ausschreibungen verändern, ist derzeit nicht absehbar. Die Auslieferung für die aktuellen Busbeschaffungen wird im engen Austausch mit dem Hersteller überwacht. Es besteht zurzeit auch bei der BVG das Risiko, dass fehlende Zulieferteile zu einer Verzögerung in der Auslieferung führen können.“

In diesem Jahr sollen planmäßig 90 Elektrobusse ausgeliefert werden. Weitere Busbeschaffungen sind dann erst ab 2024 vorgesehen, da zunächst die notwendige Infrastruktur aufgebaut werden muss.

Frage 9:

Welche Linien sollen zu welchen Tageszeiten alle 10 Minuten fahren?

Antwort zu 9:

Der Nahverkehrsplan des Landes Berlin benennt in den Kapiteln V.1.1.3 und V.6.3 die bestehenden Planungen des Landes Berlin zur Verdichtung von ÖV-Linien vom 20-Minuten-Takt auf einen ganztägigen und verlässlichen 10-Minuten-Takt (sogenanntes 10-Minuten-Netz).

Die BVG skizziert in Ihrem Ideenpapier Überlegungen, wie die Umsetzung der geplanten Maßnahmen gegebenenfalls zeitlich vorgezogen oder auf weitere Linien ausgedehnt werden kann. Außerdem wird von der BVG überprüft, einige Linien im 20-Minuten-Takt mindestens in der Hauptverkehrszeit auf einen 10-Minuten-Takt zu verdichten. Die konkreten Linien befinden sich jeweils noch in der Abstimmung. Die Möglichkeit der Umsetzung hängt maßgeblich von den in der Antwort zu den Fragen 1 bis 5 beschriebenen finanziellen Rahmenbedingungen ab.

Frage 10:

Mit welcher Zunahme des Fahrgastaufkommens wird nach einer „ÖPNV-Offensive“ gerechnet?

Antwort zu 10:

Aufgrund der Anzahl der Menschen, die in den betroffenen Gebieten wohnen, wird das Potential als relativ hoch erachtet. Bei einer Umsetzung des umfangreichen Gesamtpaketes der Maßnahmen wird daher eine signifikante Zunahme an Fahrten prognostiziert.

Frage 11:

Welche Verbesserungen im Rahmen der „ÖPNV-Offensive“ sind konkret für den Ortsteil Lichtenrade geplant, was Taktdichte, Streckenführung, Busnetzergänzung, etc. anbelangt und wie sollen die ausgedehnten Wohngebiete Lichtenrades fernab des Liniennetzes besser an den ÖPNV angebunden werden?

Antwort zu 11:

Die sogenannte „ÖPNV-Offensive“ ist ein Ideenpapier der BVG und noch nicht bis ins Detail der konkreten Angebotsmaßnahmen durchgeplant. Zur Finanzierung wird auf die Antwort zu Frage 1 bis 5 verwiesen.

Berlin, den 29.04.2022

In Vertretung  
Dr. Meike Niedbal  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz