

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Klara Schedlich (GRÜNE)

vom 5. September 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 6. September 2024)

zum Thema:

**Betrieb von BVG-Buslinien in Reinickendorf**

und **Antwort** vom 24. September 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Sep. 2024)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Klara Schedlich (Bündnis 90/Die Grünen)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/20175  
vom 05.09.2024  
über Betrieb von BVG-Buslinien in Reinickendorf

---

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, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Frage 1:

Mehrere BVG-Buslinien im Bezirk Reinickendorf werden durch ein Fremdunternehmen, Schröder Reisen aus Langenau bei Ulm, betrieben. Wurde als Teil dieser Ausschreibung eine emissionsarme Fahrzeugflotte zur Bedingung gemacht? Welche Vorgaben gab es und zu welchem Termin müssen diese in welchem Umfang durch Schröder Reisen erfüllt werden?

Antwort zu 1:

Ja, im Rahmen der Ausschreibung zur Vergabe mehrerer BVG-Buslinien im Bezirk Reinickendorf (Vergabegewinner: Fremdunternehmen Schröder Reisen aus Langenau bei Ulm) wurden Vorgaben zur Nutzung einer emissionsarmen Fahrzeugflotte gemacht. Gemäß den im Verkehrsvertrag festgelegten Umweltstandards (Anlage 1, Teil 7) müssen die eingesetzten Busse mindestens die Abgasnorm Euro 6 erfüllen.

Die BVG hatte jedoch eine Übergangsregelung für den Zeitraum des Leistungsbeginns im April 2022 bis zum Dezember 2022 eingeräumt, während der sich Schröder Reisen sowie auch die Auftragnehmer anderer Vergabelose in der Beschaffungsphase neuer Fahrzeuge befanden. In diesem Zeitraum hatte die BVG abweichend von den verkehrsvertraglichen Vorgaben den Einsatz von Bussen mit der Abgasnorm Euro 5 zugelassen. Es wird hierzu auch auf die Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/11562 verwiesen.

Frage 2:

Wurde als Teil dieser Ausschreibung die Erbringung der Fahrplanleistungen in einem bestimmten Umfang zu einem bestimmten Termin mit Null-Emissions-Fahrzeugen wie bspw. Elektrobussen zur Bedingung gemacht? Wenn ja, in welchem Umfang zu welchem Termin? Wenn nein, wieso nicht und welche Daten und Expertisen aus welchen Quellen haben die BVG / den Senat dazu veranlasst, eine solche E-Busvorgabe nicht in der Ausschreibung vorzusehen?

Antwort zu 2:

Nein. Das Mobilitätsgesetz sieht den vollständigen Einsatz von Fahrzeugen ohne lokale Antriebsemissionen ab dem Jahr 2030 vor. Daher wurde die Beschaffung von Fahrzeugen ohne lokale Antriebsemissionen zunächst auf von der BVG selbst betriebenen Linien beschränkt, da sich dort die höheren Investitionen für Elektrobusse und Ladeinfrastruktur über eine im Vergleich zur Subunternehmervergabe längere Laufzeit besser amortisieren können.

Frage 3:

Schröder Reisen hat zu Anfang leider sehr alte Fahrzeuge eingesetzt. Von der Aufnahme der bestellten Fahrleistungen bis einschließlich 31.03.2023: Wie viel mehr Abgase und Feinstaubemissionen haben die Fahrzeuge der Schröder Reisen ausgestoßen im Vergleich zur Durchführung derselben Fahrleistungen durch die BVG (gemessen am aktuellen BVG-Flottendurchschnitt der Abgase und Feinstaubemissionen)?

Antwort zu 3:

Der BVG und dem Senat liegen hierzu keine Daten vor.

Frage 4:

Sollten die Daten zu Frage 3 nicht vorliegen, wieso werden beauftragte Fremdunternehmen wie Schröder Reisen nicht im Emissions-Monitoring der BVG / des Senats miterfasst? Wieso war ein verbindliches Emissions-Monitoring nicht Bestandteil der Ausschreibung, wenn die BVG dies doch für den eigenen Fuhrpark auch durchführt?

Frage 5:

Sollte es kein Emissions-Monitoring seitens der BVG / des Senats für den ÖPNV geben, wieso nicht und auf welcher Grundlage erfolgen dann Investitionen in neue Fahrzeuge?

Antwort zu 4 und 5:

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 4 und 5 gemeinsam beantwortet. Zu den wesentlichen Grundlagen für Investitionsentscheidungen zählen laut BVG unter anderem das Fahrzeugalter sowie die vertraglichen Vorgaben aus den Verkehrsverträgen, wie beispielsweise die in Anlage 1, Teil 7 des Verkehrsvertrags festgelegten Umweltstandards. Diese Vorgaben dienen als Basis für die Erstellung der Lastenhefte bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge. Durch die Berücksichtigung solcher vertraglichen Standards wird sichergestellt, dass die Flotte kontinuierlich modernisiert und den aktuellen Umwelanforderungen angepasst wird.

Frage 6:

Welche Rolle haben Abgase und Feinstaubemissionen bei der Auftragsvergabe an Schröder Reisen gespielt und welche Ausgleichsmaßnahmen und Strafzahlungen sind bei einer Steigerung der Abgase und Feinstaubemissionen vorgesehen? Sollten keine Ausgleichsmaßnahmen und Strafzahlungen vertraglich vereinbart worden sein, wieso nicht und welche Daten und Expertisen aus welchen Quellen haben die BVG / den Senat dazu veranlasst, eine solche Vorgabe nicht in der Ausschreibung vorzusehen?

Antwort zu 6:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Abgase und Feinstaubemissionen stellten bei der Auftragsvergabe an Schröder Reisen sowie insgesamt bei allen Losen der Ausschreibung kein eigenes Zuschlagskriterium dar, da der Mindeststandard für die einzusetzenden Busse auf die Euro 6-Abgasnorm festgelegt wurde. Ausgenommen ist hier die befristete Ausnahme im Zeitraum April bis Dezember 2022, in denen auch Busse der Euro 5-Norm eingesetzt werden durften, um den erforderlichen Beschaffungszeitraum für anforderungsgerechte Fahrzeuge zu überbrücken.

Vertragsstrafen, sofern die vertraglichen Vorgaben (Anmerkung SenMVKU: im Subunternehmervertrag mit der BVG) nicht eingehalten werden - beispielsweise durch den Einsatz von Bussen, die nicht die Euro 6-Norm erfüllen - sind vorgesehen.“

Berlin, den 24.09.2024

In Vertretung  
Johannes Wiczorek  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt