

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß und Antje Kapek (GRÜNE)

vom 17. Oktober 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Oktober 2024)

zum Thema:

Auswege aus der BVG-Krise

und **Antwort** vom 7. November 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 8. November 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE) und
Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/20647
vom 17.10.2024
über Auswege aus der BVG-Krise

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: Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie gewährleistet der Regierende Bürgermeister sein Versprechen, dass die U-Bahn ab Anfang 2025 wieder im Normal-Fahrplan fährt?

Antwort zu 1:

Der Regierende Bürgermeister ist im intensiven und kontinuierlichen Austausch mit den zuständigen Senatorinnen Ute Bonde und Franziska Giffey. Darüber hinaus tauscht sich der Regierende Bürgermeister mit Führung und Mitarbeitenden der BVG aus – auch hinsichtlich der Verbesserung von Taktung und Zuverlässigkeit.

Frage 2:

Mit welchen Maßnahmen will der Senat die BVG aus der Krise holen – auch im Hinblick auf die bereits angekündigten massiven Kürzungen?

Frage 23:

Welche eigenen Pläne und Vorschläge hat der Senat, um die BVG-Krise zu lösen und das Funktionieren der Stadt zu gewährleisten?

Antwort zu 2 und 23:

Es wird auf die Ausführung der Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klima- und Umweltschutz im Ausschuss für Mobilität und Verkehr am 16.10.2024 verwiesen, die auf ihre enge Abstimmung mit dem BVG-Vorstand und auf die Übereinkunft zu den zugrundeliegenden Zielsetzungen in der Gewährträgersversammlung verwies. Die Handlungsfelder hat der Vorstandsvorsitzende der BVG in diesem Ausschuss erläutert.

Frage 3:

Wie viele neue U-Bahn-Wagen sind derzeit tatsächlich bestellt und wie viele neue Wagen sind über den derzeitigen Verkehrsvertrag finanziell abgesichert?

Frage 4:

Wie können darüber hinaus zusätzliche neue Wagen finanziert werden - plant der Senat die Inanspruchnahme von Transaktionskrediten zur Finanzierung zusätzlicher Fahrzeuge?

Frage 5:

Wie viele neue U-Bahn-Wagen bräuchte es, um das U-Bahn-Angebot wie im NVP vorgesehen auszuweiten?

Antwort zu 3 bis 5:

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Beim Abschluss des Verkehrsvertrags im Jahr 2020 wurden die damals zu erwartenden Kosten der Beschaffung und Finanzierung von 1.018 Wagen zugrunde gelegt. Die Frage der Finanzierung nochmals zusätzlicher Wagen stellt sich aus Sicht des Senats nicht.

Laut Aussage der BVG wurden im ersten Abruf insgesamt 376 Wagen der Reihen J und JK bestellt, wobei im Rahmenvertrag mit Stadler eine garantierte Abnahmemenge von 606 Wagen vereinbart ist.

Frage 6:

Wie viele U-Bahn-Wagen werden bis 2030 altersbedingt ausgemustert?

Antwort zu 6:

Die Ausmusterung von Wagen erfolgt unter anderem zustandsabhängig und in Abhängigkeit von den Einflottungszeitpunkten der Neufahrzeuge und kann daher noch nicht präzise über mehrere Jahre vorausgesagt werden. In der Planung der BVG ist derzeit unterstellt, dass 332 Wagen bis 2030 altersbedingt ausgemustert werden.

Frage 7:

Kann der Senat für die kommenden Haushaltsjahre Kürzungen bei den Verkehrsverträgen ausschließen?

Antwort zu 7:

Die Frage der verfügbaren Mittel obliegt dem Haushaltsgesetzgebungsverfahren.

Frage 8:

Wie sind die Äußerungen der Verkehrssenatorin in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehr am 16.10.24 zu verstehen, dass der im Verkehrsvertrag mit der BVG fixierte finanzielle Aufwuchs bis 2035 „nicht stattfinden wird und nicht stattfinden kann“? Was heißt das konkret: Gar kein oder ein geringerer als der im Verkehrsvertrag fixierte Aufwuchs? Falls ersteres der Fall ist: Welcher Wert (Plan/Ist aus welchem Referenz-Jahr) wird hier fortgeschrieben? Falls letzteres der Fall ist: Wie hoch soll der um wie viel geminderte Aufwuchs in welchem Wirtschaftsjahr bis 2035 letztlich ausfallen?

Antwort zu 8:

Das Land Berlin und die BVG haben einen Verkehrsvertrag geschlossen, der im Jahr 2026 einer Revision unterliegt. Die Verhandlungen hierzu stehen aus und bleiben abzuwarten.

Frage 9:

Wie haben sich die Kürzungen im Haushaltsjahr 2024 bislang konkret auf die BVG ausgewirkt?

Antwort zu 9:

Es gab keine Kürzungen. Für die Auflösung der pauschalen Minderausgabe wurden nur die Mittel unterstellt, für die absehbar war, dass sie von der BVG nicht verwendet und damit 2024 nicht abgerufen werden können.

Frage 10:

Werden der ÖPNV-Bereich bzw. die BVG auch in 2025 (im Vergleich zum Gesamthaushalt und den allermeisten anderen Fachtats) weit überproportional zur Erbringung der PMiA herangezogen?

Frage 11:

Wann steht - nicht zuletzt i.S. der Planungssicherheit für die BVG - fest, wie hoch die Kürzungen in 2025 ausfallen?

Antwort zu 10 und 11:

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hier sei auf die Aussagen des Senats zum weiteren Vorgehen bzgl. der Auflösung der pauschalen Minderausgaben verwiesen, die in einem politischen Abstimmungsprozess erfolgt.

Frage 12:

Wie verhält sich der Senat zu der Annahme und dem Petitum der BVG (vgl. die entsprechenden Einlassungen des Vorstandsvorsitzenden der BVG in der letzten Ausschusssitzung), die im Verkehrsvertrag vereinbarte Finanzierung zumindest ab 2026 wieder vollumfänglich zu erfüllen?

Antwort zu 12:

Das Land erfüllt seine finanzielle Verpflichtung aus dem Verkehrsvertrag auch in diesem Jahr vollumfänglich.

Frage 13:

Wie werden die erwartbaren Mehrkosten für Gehälter in Folge der anstehenden Tarifverhandlungen kompensiert, wenn Aufwüchse der BVG-Finanzierung nicht vorgesehen sind?

Antwort zu 13:

Der Verkehrsvertrag beinhaltet einen jährlichen Aufwuchs der BVG-Finanzierung. Die BVG hat dafür Ihrem Angebot auch eine jährliche Steigerung des Personalaufwandes zugrunde gelegt.

Frage 14:

In der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehr am 16.10.24 erwähnte Henrik Falk, dass es eine zusätzliche Werkstatt für die U-Bahn brauche. Sind die Planungen hierfür bereits angeschoben? Mit welchen Kosten wird gerechnet und worüber wird die Finanzierung gesichert? Bitte um Angabe eines Zeitplans für die Fertigstellung.

Antwort zu 14:

Im BVG-Verkehrsvertrag längerfristig vereinbart sind Taktverdichtungen für die U-Bahnlinien U2, U5, U6, U7, U8 und U9. Mit Ausnahme der U4 sollen zudem überall Züge mit maximaler Wagenlänge eingesetzt werden. Für die für dieses Leistungsvolumen notwendige Anzahl an Fahrzeuge müssen die Bestandswerkstätten Machandelweg, Friedrichsfelde und Britz-Süd auf ein komplett neues Wartungs- und Werkstattkonzept mit Komponentenaustausch umgerüstet und entsprechend erweitert werden. Angesichts des

umfangreichen Änderungsbedarfes kann das durchaus als „neue“ Werkstatt bezeichnet werden. Nach gutachterlicher Einschätzung zum U-Bahnwerkstattkonzept reichen nach Abschluss der Bauarbeiten die Werkstattkapazitäten der BVG für den aus dem vertraglich vereinbarten Leistungsvolumen resultierenden Fahrzeugpark aus, sie sind dann aber auch vollständig ausgelastet. Zusätzliche Erweiterungen der Bestandswerkstätten sind angesichts der räumlichen Rahmenbedingungen nicht möglich.

Erst bei einer substanziellen Erweiterung des U-Bahnnetzes durch Neubaustrecken mit entsprechendem Fahrzeugaufwuchs bedarf es einer neuen U-Bahnwerkstatt. Über den konkreten Bedarf ist im Zusammenhang mit der Entscheidung zur Umsetzung von U-Bahnneubaustrecken zu befinden.

Die Kosten für Erweiterung und Umbau der Bestandswerkstätten werden von der BVG mit insgesamt ca. 370 Mio. EUR veranschlagt. Der Abschluss der Bauarbeiten ist für die Betriebswerkstatt Machandelweg für Mitte 2029 und für die Betriebswerkstätten Friedrichsfelde und Britz-Süd jeweils für das zweite Halbjahr 2030 vorgesehen.

Frage 15:

Wie gestalten sich die Verhandlungen zur Revision des Verkehrsvertrages, wie sieht der Zeitplan für die Verhandlungen aus, bis wann sollen diese abgeschlossen sein?

Frage 16:

Braucht es für die geplanten Kürzungen bei der BVG-Finanzierung eine formelle Kündigung des Verkehrsvertrags? Falls ja: Wann soll die erfolgen? Wäre die Kündigung mit einer zeitgleichen Novelle bzw. einem Änderungsvertrag verbunden? Falls nein: Welche Folgen hätte es, sollte zwischenzeitlich gar keine Vertragsgrundlage über die langfristigen Verkehrsleistungen der BVG bestehen?

Antwort zu 15 und 16:

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Revision erfolgt entsprechend den Regelungen des Verkehrsvertrages aus Anlage 8, Teil 7. Wie im Verkehrsvertrag vorgesehen wurde die thematische Spezifizierung der Revisionsverhandlungen zwischen BVG und Land Berlin zum 31.03.2024 vorgenommen.

Die drei beteiligten Senatsverwaltungen haben zudem eine Aufforderung zur Aufbereitung der Eingangsgrößen formuliert, zu der die BVG erste Ergebnisse zugearbeitet hat.

Vor Eintritt in die Revision ist politisch über die Erwartung an die Angebotsgestaltung und die Infrastrukturentwicklung bis zum nächsten Revisionszeitpunkt (2030) zu entscheiden, genauso auch in welchem Umfang dafür bis zum Vertragsende 2035 finanzielle Mittel bereitgestellt werden können.

Der BVG sind mit dem Verkehrsvertrag feste Vergütungssätze für ihre Leistungen bis inklusive 2025 zugesagt. Kann die BVG die dafür festgelegten Leistungen nicht erbringen, wird die Vergütung an die erwartbaren Fahrplanmengen angepasst.

Im Ergebnis der Revision wird der BVG-Verkehrsvertrag mit Wirkung ab dem Jahr 2026 angepasst. Einer Kündigung oder Beendigung des Vertrages benötigt es insoweit für diesen Zeitplan nicht.

Frage 17:

Wann plant der Senat, den neuen Nahverkehrsplan zu beschließen? Welche Veränderungen zum aktuellen NVP sind geplant?

Antwort zu 17:

Der Entwurf zum Nahverkehrsplan entspricht einer Fortschreibung des NVP 2019-2023. Der Nahverkehrsplan (NVP) kann nach Klärung der perspektivisch zur Verfügung stehenden Mittel in das Beteiligungsverfahren gegeben werden, so dass ein schnellstmöglicher Beschluss ermöglicht wird.

Frage 18:

Mit Finanzmitteln in welcher Höhe wird die BVG in den Jahren bis 2030 die Bestandsnetzsanierung U-Bahn umsetzen?

Antwort zu 18:

Hierzu berichtet die BVG:

„In der derzeitigen Planung sind für die Bestandsnetzsanierung der U-Bahn in den Jahren 2025 bis 2030 Finanzmittel in Höhe ca. 1 Mrd. EUR vorgesehen.“

Frage 19:

Wann plant die BVG die Sanierung des Waisentunnels zu beginnen? Mit welchen Mitteln in welcher Höhe ist die Finanzierung gesichert?

Antwort zu 19:

Hierzu berichtet die BVG:

„Die Bauleistungen können planmäßig im 2. Quartal 2025, beginnen, sofern im Oktober 2024 der Planfeststellungsbeschluss erteilt wird. Angestrebt wird eine GVFG-Finanzierung für grundlegende Sanierungen des Bestandes (§2 Abs. 3 GVFG, 50 % der Investitionskosten kämen vom Bund). Die Gesamtinvestitionskosten belaufen sich auf voraussichtlich 95,9 Mio. EUR (Kosten der Gesamtstrecke ab Höhe der chinesischen Botschaft bis zum Alexanderplatz. Für die Spreeunterquerung entstehen Kosten in Höhe von vrs. 77,4 Mio. EUR, die Sanierung des Teils unterhalb der Littenstraße ist ein gesondertes Sanierungsprojekt mit einem Volumen von 18,5 Mio. EUR).“

Frage 20:

Welche in den Richtlinien der Regierungspolitik genannten U-Bahn-Neubauprojekte sind für die Investitionsplanung angemeldet?

Antwort zu 20:

Die über den jeweils verabschiedeten Doppelhaushalt hinausgehende Investitionsplanung unterstellt eine Fortschreibung der jeweils absehbaren Bedarfe. Eine konkrete Aufnahme in die Investitionsplanung betrifft solche Maßnahmen, die bereits eine hinreichende Planungstiefe erreicht haben. Zur Vorbereitung der später über den Investitionstitel Kapitel 0730, Titel 89102 zu finanzierenden Investitionen werden zunächst Planungsvereinbarungen abgeschlossen, für die aus Kapitel 0730, Titel 68253 „Zuschüsse für Planungsleistungen der BVG“ bedarfsgerecht Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Frage 21:

In welchem Zeitraum plant die BVG die Umsetzung besserer Arbeitsbedingungen, wie zusätzliche und modernisierte Toiletten und Sozialräume?

Antwort zu 21:

Hierzu berichtet die BVG:

„Die BVG verfügt über ein großes Netzwerk von etwa 450 Sozialräumen, einschließlich WCs und Pausenräumen, die über die gesamte Stadt verteilt sind. Auch unsere U-Bahnhöfe und Betriebshöfe sind mit entsprechender Sozialinfrastruktur ausgestattet. An der Verbesserung dieser Sozialinfrastruktur arbeitet die BVG kontinuierlich. Die BVG investiert jährlich über 6 Millionen Euro in die Modernisierung der sanitären Einrichtungen, ersetzt veraltete Toiletten durch moderne Alternativen und setzt WC-Trailer ein, wo Neubauten nicht möglich sind. Spezielle Teams überprüfen täglich die Anlagen, um ggf. schnell Maßnahmen treffen zu können.“

Frage 22:

Gehen Senat und BVG davon aus, dass das Ziel der vollständigen Umstellung der Busflotte der BVG auf Elektroantrieb bis 2030 noch erreicht wird?

Antwort zu 22:

Um einen effizienten Betrieb von Elektrobussen zu gewährleisten, ist es notwendig, ausreichend Lade- und Wartungsinfrastruktur bereitzustellen. Umbauten im Bestand sind nur mit erheblichen Einschränkungen durchführbar, deshalb sollten zunächst zwei Betriebshöfe neu gebaut werden, deren Kapazität die sechs Bestandshöfe entlasten und damit deren Umbau ermöglichen sollen. Wie zuletzt im Ausschuss für Mobilität und Verkehr am 16.10.2024 vom Vorstandsvorsitzenden der BVG berichtet, sind diese beiden Neubauten entscheidend, aber verzögert. Gleichwohl bleibt es das erklärte Ziel des Senats, sich durch sukzessiven Aufbau der elektrifizierten Busflotte

schnellstmöglich der Gesamtflottenumstellung immer weiter anzunähern. Allein von diesen beiden Betriebshöfen können dann weitere 550 Busse betrieben werden.

Frage 24:

Vertritt der Senat weiterhin die Ansicht, dass man von den Taktausdünnungen bei der BVG nichts merke?

Antwort zu 24:

Die entsprechende Aussage bezog sich ausschließlich auf die geringfügigen Taktreduzierungen im September 2024 durch die Einführung eines Ausnahmefahrplans auf den Linien U2 (von 4 auf 4 ½-Minuten-Takt) und U9 (von 4 auf 5-Minuten-Takt) auf Grund der Fahrzeugsituation der BVG. Aus Sicht des Senats wäre die Aussage bei zuverlässiger Erbringung des Ausnahmefahrplans durch die BVG weiterhin korrekt.

Frage 25:

Wie hat sich das Beschwerdeaufkommen zwischen 2019 und 2024 entwickelt? Bitte um Angaben der monatlichen Beschwerdeanzahl.

Antwort zu 25:

Hierzu berichtet die BVG:

| „ Jahr | Gesamtanzahl |
|----------------------------------|--------------|
| 2019 | 29.702 |
| 2020 | 23.000 |
| 2021 | 23.372 |
| 2022 | 26.363 |
| 2023 | 29.046 |
| 2024 (01.01.2024 bis 30.09.2024) | 22.899 |

| Monat | Anzahl der Beschwerden |
|-----------|------------------------|
| 2019 | |
| Januar | 2737 |
| Februar | 2245 |
| März | 2565 |
| April | 2380 |
| Mai | 2129 |
| Juni | 2420 |
| Juli | 1911 |
| August | 2480 |
| September | 2845 |

| | |
|-----------|------|
| Oktober | 3022 |
| November | 3014 |
| Dezember | 1954 |
| 2020 | |
| Januar | 2008 |
| Februar | 1703 |
| März | 2249 |
| April | 1229 |
| Mai | 1472 |
| Juni | 2025 |
| Juli | 2217 |
| August | 2445 |
| September | 2194 |
| Oktober | 2243 |
| November | 1741 |
| Dezember | 1474 |
| 2021 | |
| Januar | 1616 |
| Februar | 1537 |
| März | 1539 |
| April | 1843 |
| Mai | 1558 |
| Juni | 1666 |
| Juli | 1959 |
| August | 2400 |
| September | 2359 |
| Oktober | 2417 |
| November | 2575 |
| Dezember | 1903 |
| 2022 | |
| Januar | 1781 |
| Februar | 1583 |
| März | 1719 |
| April | 1973 |
| Mai | 2492 |
| Juni | 2498 |
| Juli | 2493 |

| | |
|-----------|-------|
| August | 2501 |
| September | 2253 |
| Oktober | 2483 |
| November | 2383 |
| Dezember | 2204 |
| 2023 | |
| Januar | 2107 |
| Februar | 1953 |
| März | 2138 |
| April | 1909 |
| Mai | 2245 |
| Juni | 2443 |
| Juli | 2007 |
| August | 1936 |
| September | 2649 |
| Oktober | 3059 |
| November | 3207 |
| Dezember | 3393 |
| 2024 | |
| Januar | 2711 |
| Februar | 2549 |
| März | 2250 |
| April | 2633 |
| Mai | 2482 |
| Juni | 2515 |
| Juli | 2692 |
| August | 2373 |
| September | 2694" |

Berlin, den 07.11.2024

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