19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß und Antje Kapek (GRÜNE)

vom 28. Mai 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Mai 2025)

zum Thema:

Krise? Wie tief steckt die S-Bahn schon drin?

und **Antwort** vom 17. Juni 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Juni 2025)

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. 19/22755
vom 28.05.2025
über Krise? Wie tief steckt die S-Bahn schon drin?

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

Frage 1:

Wie entwickelte sich die Verausgabung der einzelnen Ansätze im Berliner Haushalt für die Zahlungen gemäß den Verkehrsverträgen für BVG, S-Bahn und Regionalverkehr in den Jahren 2019 bis 2025 (bitte jährlich für BVG, S-Bahn und Regionalverkehr aufschlüsseln: Ansatz im Berliner Haushalt, Zahlungen an die Vertragspartner, Einbehaltene Beträge und Gründe für das Einbehalten, Verwendung einbehaltender Finanzmittel)?

Antwort zu 1:

Die gewünschten Angaben können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

In Mio. Euro	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
Leistungen des innerstädtischen ÖPNV (0730/54045)							
Haushaltsansatz inkl. Nachträge	321,900	516,451	554,144	1.104,74	861,704	796,192	845,126
Ist	323,319	501,750	718,148	1.088,48	799,686	779,102	745,126
Verkehrsvertragliche Zahlungen	321,757	399,618	620,789	761,822	705,897	756,830	743,000
Einbehaltene Beträge	—	—	—	—	8,916 1)	41,003 1), 2)	61,000 1), 2), 7)
Mittelverwendung	—	—	—	—	5)	3), 6)	6)
<i>Hinweis: In den Jahren 2020 bis 2023 sind weitere Zahlungen an die BVG für den Ausgleich von Pandemieschäden, dem 9-Euro-Ticket und der 29-Euro-Abo-Aktion 10/2022 – 04/2023 gezahlt worden.</i>							

In Mio. Euro	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
<i>Weiterhin erfolgen seit 2020 Zahlungen an andere Verkehrsunternehmen bzw. dem VBB für die kostenlose Schülerbeförderung und das VBB-Abo-Azubi.</i>							
Zuschuss an die BVG für sonstige betriebsfremde Lasten und an die Jobcenter (0730/68213)							
Haushaltsansatz inkl. Nachträge	72,000	95,667	—	4,000	5,900	150,000	300,000
Ist	72,000	113,761	0,280	3,694	3,696	58,484	69,000
Verkehrsvertragliche Zahlungen	72,000	48,000	—	—	—	—	—
Mittelverwendung	—	—	—	—	—	—	—
<i>Hinweis: Im BVG-Verkehrsvertrag bis 08/2020 erfolgte die Zahlung des Ausgleichs für den Schüler- und Ausbildungsverkehr aus diesem Titel. Ab 09/2020 ist der Mittelbedarf bei 0730/54045 enthalten. 2022/2023 wurde der Zuschuss zum Semesterticket und 2024/2025 wird der Ausgleich für das „Berlin-Abo“ inkl. dessen Abwicklung aus diesem Titel geleistet.</i>							
Zuschuss für die Beschaffung von Elektrobussen zur Stärkung der schadstoffarmen und klimaschützenden Mobilität (0730/89113)							
Haushaltsansatz inkl. Nachträge	—	—	—	—	2,200	33,110	—
Ist	—	—	—	—	0,000	0,000	—
Verkehrsvertragliche Zahlungen	—	—	—	—	0,000	0,000	—
Mittelverwendung	—	—	—	—	5)	4), 6)	—
<i>Hinweis: Ab 2025 ist der Mittelbedarf bei 0730/83130 enthalten.</i>							
Zuschüsse an die BVG für Ersatzinvestitionen des ÖPNV (Verkehrsvertrag) (0730/89114)							
Haushaltsansatz inkl. Nachträge	—	—	57,000	50,150	60,850	0,001	0,001
Ist	—	—	0,000	0,00	0,000	0,000	0,000
Verkehrsvertragliche Zahlungen	—	—	0,000	0,00	0,000	0,000	0,000
Mittelverwendung	—	—	4)	4), 5)	4)	—	—
<i>Hinweis: Ab 2024 ist der Mittelbedarf bei 0730/54045 enthalten.</i>							
Zuschüsse an die BVG für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen (0730/89118)							
Haushaltsansatz inkl. Nachträge	—	5,450	12,850	87,580	75,730	0,001	0,001
Ist	—	5,450	12,850	73,726	73,726	0,000	0,000
Verkehrsvertragliche Zahlungen	—	5,450	12,850	73,726	73,726	0,000	0,000
Mittelverwendung	—	—	—	5)	4)	—	—
<i>Hinweis: Ab 2024 ist der Mittelbedarf bei 0730/54045 enthalten.</i>							
Leistungen des Regionalbahnverkehrs (0730/54080)							
Haushaltsansatz inkl. Nachträge	62,326	91,717	64,723	78,107	94,175	114,622	120,793
Ist	52,438	70,345	57,245	83,919	111,702	95,468	114,500
Verkehrsvertragliche Zahlungen	49,623	59,848	60,642	79,447	106,141	97,118	111,500
Einbehaltene Beträge	2,586	2,281	2,945	4,039	5,490	6,907	6,200
	8)	8)	8)	8)	8)	8)	8)
Mittelverwendung	10)	10)	10)	10)	10)	10)	10)
<i>Hinweis: Aus diesem Titel erfolgen weitere Zahlungen für den Managementaufwand der Verkehrsverträge im SPNV/ÖPNV. Sollte das Ist kleiner als die verkehrsvertraglichen Zahlungen sein, erfolgten in diesen Jahren Rückflüsse aus Schlussabrechnungen, die als Einnahme verbucht wurden.</i>							
Leistungen des S-Bahn-Verkehrs (0730/54081)							
Haushaltsansatz inkl. Nachträge	296,023	425,433	271,404	369,393	393,212	613,988	624,744
Ist	236,803	307,227	415,632	448,336	387,649	424,575	460,000

In Mio. Euro	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
Verkehrsvertragliche Zahlungen	242,651	333,992	403,850	437,136	373,435	413,262	446,000
Einbehaltene Beträge	16,495 9)	16,494 9)	17,561 9)	12,175 9)	20,557 9)	27,211 9)	27,700 9)
Mittelverwendung	10)	10)	10)	10)	10)	10)	10)
<i>Hinweis: Aus diesem Titel erfolgen weitere Zahlungen für den Managementaufwand der Verkehrsverträge im S-Bahnverkehr sowie Zahlungen für die Fahrzeugertüchtigung, die vorher aus der Rücklage (Titel 9730/10006) diesem Titel zugeführt werden. Sollte das Ist kleiner als die verkehrsvertraglichen Zahlungen sein, erfolgten in diesen Jahren Rückflüsse aus Schlussabrechnungen, die als Einnahme verbucht wurden.</i>							

*Prognose zum 31.12.2025 (Quelle: SenMVKU)

Begründungen zu den Einhalten und zur Mittelverwendung:

- 1) Der von der BVG erbringbare Leistungsumfang (=bestellter Fahrplan) lag unterhalb des vertraglichen Leistungsumfangs.
- 2) Verringerung der Abschlagszahlungen aufgrund von nicht erbrachten Leistungen (operative und streikbedingte Ausfälle).
- 3) Zahlung an die BVG im Rahmen der Dekarbonisierung der Busflotte (Paket 2025).
- 4) Anteilige oder vollständige Übertragung des Ansatzes im Rahmen der Deckungsfähigkeit zum Titel 0730/54045.
- 5) Nicht verausgabte Mittel wurden im Rahmen des Jahresabschlusses ausgebucht.
- 6) Ansatz wurde anteilig zum Ausgleich pauschaler Minderausgaben gesperrt.
- 7) Verringerung des vertraglichen Ausgleichsanspruchs aufgrund der Anpassung des Konzepts für BVG Muva (barrierefreie Ersatzangebote).
- 8) Die Verkehrsverträge des Eisenbahnregionalverkehrs regeln auch die monatlichen Abschlagszahlungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen, dabei wird ein pauschaler Einbehalt der Aufgabenträger von in der Regel 5 % des Vergütungsanspruchs (inkl. Gegenrechnung der Fahrgelderlöse) für Nicht- und Schlechtleistung definiert.
- 9) Die Verkehrsverträge im S-Bahnverkehr regeln auch die monatlichen Abschlagszahlungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen, dabei wird ein pauschaler Einbehalt der Aufgabenträger von in der Regel 2,5 % der Grundvergütung (Betrieb, Infrastrukturkosten, Vertrieb exkl. Gegenrechnung der Fahrgelderlöse) für Nicht- und Schlechtleistung definiert.
- 10) Nicht verausgabte zweckgebundene Regionalisierungsmittel des Bundes nach § 5 RegG werden im Rahmen des Jahresabschlusses entweder als Ausgaberesultat in das Folgejahr übertragen und/oder der Rücklage nach § 62 LHO zugeführt (Titel 9730/10006) und stehen daher weiter der Finanzierung des SPNV zur Verfügung.

Frage 2:

Wie hoch beliefen sich jeweils die vom Bund ausgereichten Regionalisierungsmittel für Verkehrsbestellungen im schienengebundenen Personennahverkehr in den o.g. Jahren?

Antwort zu 2:

Gemäß dem Regionalisierungsgesetz (RegG) wurden durch den Bund Regionalisierungsmittel in nachfolgender Höhe an das Land Berlin ausgereicht. Dabei sind Regionalisierungsmittel nach § 5 RegG für Leistungsbestellungen im SPNV/ÖPNV vorgesehen.

in Mio. Euro	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Regionalisierungsmittel nach § 5	447,544	458,807	470,039	526,570	547,173	560,741	574,619
Regionalisierungsmittel nach § 7 (COVID-Rettungsschirm)	—	128,065	35,400	108,500	—	—	—

Regionalisierungsmittel nach § 7 (Länderausgleich)	—	49,000	—	50,000	—	—	—
Regionalisierungsmittel nach § 8 (9-Euro-Ticket)	—	—	—	226,100	—	—	—
Regionalisierungsmittel nach § 9 (Deutschlandticket)	—	—	—	—	135,700	135,700	135,700
Summe	447,544	635,872	505,439	911,170	682,873	696,441	710,319

(Quelle: SenMVKU)

Frage 3:

Falls nicht im gesamten Umfang für Verkehrsbestellungen verwendet: wofür wurden die Regionalisierungsmittel stattdessen verwendet?

Antwort zu 3:

Die Regionalisierungsmittel nach § 5 RegG wurden in den Jahren seit 2019 primär für die Bestellung von Verkehrsleistungen im SPNV, sowie im städtischen ÖPNV bei der BVG verwendet. Zudem auch für den damit zusammenhängenden Managementaufwand und ÖPNV-Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge. Der Verwendungsnachweis für das Jahr 2024 ist noch vorläufig und der für das Jahr 2025 kann erst im Jahr 2026 erstellt werden.

in Mio. Euro	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Leistungsbestellungen SPNV	297,962	299,225	331,913	384,165	470,468	510,380	k. A.
Leistungsbestellungen ÖPNV	55,745	114,611	83,545	17,123	39,000	39,000	k. A.
Managementaufwand	4,733	5,663	4,893	5,075	5,333	5,341	k. A.
Investitionen Verkehrsanlagen	33,450	38,817	23,795	17,113	—	—	k. A.
Investitionen Fahrzeuge	13,434	14,985	23,173	28,042	12,806	9,533	k. A.
Tarifausgleiche	—	23,519	—	—	—	—	k. A.
Sonstiges	—	—	—	—	—	0,638	k. A.
Summe	405,324	496,819	467,319	451,517	527,607	564,892	k. A.

(Quelle: SenMVKU)

Frage 4:

Welche Laufzeiten haben die aktuellen Verkehrsverträge für BVG, S-Bahn und Regionalverkehr?

Antwort zu 4:

BVG

- BVG-Verkehrsvertrag, Laufzeit vom 01.09.2020 bis 31.08.2035

S-Bahn

- Interimsverkehrsvertrag II für die Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd (SBI II), Laufzeit vom 15.12.2017 bis 21.06.2027

- Verkehrsvertrag Teilnetz Ring/Süd-Ost (SBR), Laufzeit vom 01.01.2021 bis 31.12.2035

Regionalverkehr

- Verkehrsvertrag Netz Elbe-Spree (NES), Laufzeit vom 11.12.2022 bis 09.12.2034
- Verkehrsvertrag Netz Nord-Süd (NOS), Laufzeit vom 14.12.2014 bis 12.12.2026
- Verkehrsvertrag Netz Nordwestbrandenburg (NWB), Laufzeit vom 11.12.2016 bis 09.12.2028
- Verkehrsvertrag Netz Ostbrandenburg (NOB), Laufzeit vom 15.12.2024 bis 13.12.2036
- Verkehrsvertrag Netz Heidekrautbahn (HB), Laufzeit vom 15.12.2024 bis 09.12.2034
- Vertrag Tarifanerkennung Fernverkehr, Laufzeit vom 28.06.2020 bis 13.12.2025

Frage 5:

Mit welchen Finanzmittelkürzungen plant der Senat bei den Verkehrsbestellungen in den Jahren 2025 bis 2027 (bitte jährlich aufschlüsseln: Kürzungen der einzelnen Titel, Reduzierung von bestellten Verkehrsleistungen)?

Antwort zu 5:

Für die Jahre 2025 bis 2027 sind bislang keine Leistungsreduzierungen aufgrund von geringer Haushaltsmittelverfügbarkeit vorgesehen.

Frage 6:

Welche Auswirkungen haben die Kürzungen beim Titel 0730 54081 (Leistungen des S-Bahnverkehrs) im Jahr 2025 in Höhe von rund 100 Mio. Euro auf die dort vorgesehenen Fahrzeugertüchtigungen von Altfahrzeugen der Baureihen 480, 485 und 481? Wie viele Fahrzeuge sollen noch ertüchtigt werden und in welchem Zeitraum ist dies vorgesehen?

Antwort zu 6:

Die Ertüchtigung von Altfahrzeugen der Baureihen 480, 485 und 481 wird bzw. wurde aus der Rücklage in Kapitel 9730, Titel 10006 finanziert. Ansatzänderungen im Titel 54081 haben daher grundsätzlich keine Auswirkungen auf die Finanzierung der Fahrzeugertüchtigungsmaßnahmen.

Bezüglich der verschiedenen Fahrzeugertüchtigungsprogramme kann folgender aktueller Stand mitgeteilt werden:

Baureihe 481 (500 Viertelzüge): Zum Ende des Monats März 2025 wurden 431 Viertelzüge dieser Baureihe im Rahmen des Sanierungsprogramms Projekt Langlebigkeit ertüchtigt. Pro Woche werden i.d.R. zwei Viertelzüge fertiggestellt. Das Programm soll bis Ende 2025 vollständig abgeschlossen werden.

Baureihe 480 (65 Viertelzüge): Im Rahmen des Projektes „Weiterbetrieb 2023+“ wurden die Revisionen an allen 65 weiter zu betreibenden Viertelzügen mittlerweile abgeschlossen. Einzelne

verbleibende Ertüchtigungsmaßnahmen werden noch in der betriebsnahen Instandhaltung abgearbeitet.

Baureihe 485 (80 Viertelzüge): Die Fahrzeuge der BR 485 wurden schrittweise seit 2015 für ihren weiteren Einsatz bis zum Jahr 2023 ertüchtigt. Ende 2023 wurden die Fahrzeuge planmäßig außer Dienst gestellt.

Frage 7:

Aus welchen Gründen hält der Senat diese Kürzungen vertraglich zulässig? Wie lautet der entsprechende jeweilige Passus in den Verträgen?

Frage 8:

Inwiefern wurden diese Kürzungen mit dem Land Brandenburg abgestimmt? Wird das Land Brandenburg beim S-Bahn- und Regionalverkehr ebenfalls Verkehrsleistungen kürzen? Wenn ja, in welcher Höhe jeweils, und mit welchen Auswirkungen?

Antwort zu 7 und 8:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 7 und 8 gemeinsam beantwortet. Es handelt sich dabei um Kürzungen der Haushaltsansätze, nicht der vertraglichen Zahlungen.

Frage 9:

Wie bewertet der Senat den Umstand, dass im Jahr 2025 rund ein Sechstel des für die Leistungen des S-Bahnverkehrs vorgesehenen Haushaltsmittel des Titels 0730 54081 aufgrund erheblicher Minderleistungen nicht verausgabt werden und somit massive Ausfälle von S-Bahnleistungen zu dem Eindruck führen, dass sich nicht nur die BVG, sondern auch die S-Bahn in einer tiefen Krise befindet?

Antwort zu 9:

Aufgrund hoher Prognoseunsicherheiten zum Zeitpunkt der Haushaltsaufstellung zu Beginn des Jahres 2023 bezüglich der gegenzurechnenden Fahrgelderlöse (aufgrund Corona-Nachwirkungen, Deutschlandticket und Berlin-Abo) und der allgemeinen inflationsbedingten Kostenentwicklung nach Ausbruch des Ukrainekriegs liegen die konservativen Ansätze im Doppelhaushalt 2024/2025 deutlich über den nun tatsächlich benötigten Mittelbedarfen. In den Verkehrsverträgen im S-Bahnverkehr stehen die erzielten Fahrgelderlöse dem Land Berlin zu und wirken daher mindernd auf den zu zahlenden Vergütungsanspruch. Aufgrund der oben genannten Prognoseunsicherheiten wurden diese im Rückblick zu niedrig angesetzt. Der zu vergütende Leistungspreis wird anhand der Entwicklung bestimmter statistischer Indizes für beispielsweise Energie, Personal und Material fortgeschrieben. Auch hier wurden im Rückblick zu hohe Kostensteigerungen prognostiziert, die sich so nicht eingestellt haben.

Die Reduzierung der für S-Bahn-Leistungen zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel steht daher nicht im Zusammenhang mit Schlecht- und Minderleistungen bei der S-Bahn. Der vertraglich vereinbarte Vergütungsanspruch kann in voller Höhe gezahlt werden. Wie in der Antwort zu Frage 1 dargestellt, ist in den Verkehrsverträgen ein pauschaler Einbehalt für Schlecht- und Minderleistungen vorgesehen, der vom voraussichtlichen Vergütungsanspruch abgezogen und somit nicht ausgezahlt wird, um Überzahlungen zu vermeiden.

Bei der S-Bahn erfolgen derzeit und zuletzt keine grundsätzlichen Angebotsreduzierungen aufgrund reduzierter Fahrzeug- oder Personalverfügbarkeit. Im Gegenteil konnten bei der S-Bahn in den letzten Jahren im Teilnetz Ring mit der Betriebsaufnahme der Neufahrzeuge (Baureihe 483/484) sowie in den Teilnetzen Stadtbahn und Nord-Süd durch den Weiterbetrieb der Baureihe 480 umfassende Angebotserweiterungen für die Fahrgäste realisiert werden. Es wäre daher nicht sachgerecht von „einer tiefen Krise“ der S-Bahn zu sprechen.

In der Tat ist aber die Betriebsqualität bei der S-Bahn weiterhin nicht zufriedenstellend. Ursache für häufigere Verspätungen und Fahrtausfälle in den letzten Jahren ist ein deutlich gestiegenes Aufkommen von Störungen. Mit Blick auf die Verursacherkategorien im Jahr 2024 verteilen sich die Störungen zu ca. 56 % auf das Verkehrsunternehmen S-Bahn, zu ca. 30 % auf die Eisenbahninfrastruktur und zu ca. 14 % auf externe Ursachen.

Es besteht daher Handlungsbedarf, um wieder eine Trendumkehr bei der Qualitätsentwicklung zu erreichen. Aktuelle Schwerpunkte müssen dabei insbesondere die Reduzierung infrastrukturseitiger Störungen und die Stabilisierung der Fahrzeugverfügbarkeit sein. Die S-Bahn hat entsprechende fahrzeugseitige Maßnahmen zur Gegensteuerung ergriffen. DB InfraGO muss ihrerseits Maßnahmen der Instandhaltung und Prävention intensivieren.

Frage 10:

Wie haben sich die Investitionszuschüsse für die BVG (Sanierung und Neubau), die DB InfraGO AG („GO“ für „gemeinwohlorientiert“) und andere Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen in den Jahren 2019 bis 2025 entwickelt (bitte jährlich für BVG, S-Bahn und Regionalverkehr aufschlüsseln: Ansatz im Berliner Haushalt, abgeflossene Finanzmittel)?

Antwort zu 10:

Die gewünschten Angaben können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Angaben in Mio. €	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 ⁴⁾
Investitionszuschüsse aus Titel 0730/89102 an die BVG (für Sanierung und Neubau)							
Teil-Ansatz	217,280	221,531	158,293	149,980	122,530	144,000	149,300
Abgeflossene Mittel	143,874	154,979	108,726	98,010	94,065	98,647	4,078
Investitionszuschüsse aus Titel 0730/89102 an die DB InfraGO AG und andere EIU							
Teil-Ansatz ¹⁾	23,975	32,325	35,015	31,465	42,339	83,250	106,450
Abgeflossene Mittel für DB InfraGO AG	27,580	27,296	23,863	16,822	35,294	33,183	-0,006

Abgeflossene Mittel für andere EIU	-	0,055	0,100	0,191	-	1,622	-
Investitionszuschüsse aus Titel 0730/89102 Gesamt							
Ansatz 0730/89102 ²⁾	241,255	253,856	193,308	181,445	164,869	227,250	255,750
Abgeflossene Mittel ³⁾	171,454	182,329	132,689	115,023	129,359	133,452	4,072
<i>Hinweise:</i>							
¹⁾ <i>Im Titel 0730/89102 „Zuschüsse für Investitionen des ÖPNV“ sind Teil-Ansätze für verschiedene Maßnahmengruppen dargestellt. Die dort unter dem Stichwort "S-Bahn" zusammengefassten Mittel enthalten dabei gesamthaft die vorgesehenen Ausgaben für die Infrastrukturmaßnahmen der DB InfraGO AG und anderer Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU).</i>							
²⁾ <i>Ansatz lt. jeweiligem Doppelhaushalt</i>							
³⁾ <i>Es handelt sich um die in den oberen Abschnitten der Tabelle aufgeführten Summen der abgeflossenen Mittel für Investitionszuschüsse an die BVG (für Sanierung und Neubau) sowie an die DB InfraGO AG und andere EIU.</i>							
⁴⁾ <i>Stand: 10.06.2025</i>							

(Quelle: SenMVKU)

Frage 11:

Welche Finanzmittel sieht der Senat für Investitionszuschüsse an die BVG, die DB InfraGO AG und andere Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen für die Jahre 2026 und 2027 vor?

Antwort zu 11:

Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Abstimmungen zum Doppelhaushalt 2026/2027 können hierzu derzeit keine Angaben gemacht werden.

Berlin, den 17.06.2025

In Vertretung
Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt