

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Antje Kapek (GRÜNE)

vom 16. Juni 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Juni 2025)

zum Thema:

Verfehlt der Senat sein Ziel, bis 2030 die Busflotte zu elektrifizieren – Wann kommen die E-Busse?

und **Antwort** vom 1. Juli 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 2. Juli 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

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. 19/22944

vom 16.06.2025

über Verfehlt der Senat sein Ziel, bis 2030 die Busflotte zu elektrifizieren - Wann kommen die E-Busse?

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 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:

Bis wann wird die vollständige Elektrifizierung der Berliner Busflotte voraussichtlich abgeschlossen werden?

Antwort zu 1:

Der Verkehrsvertrag zwischen dem Land Berlin und der BVG sieht vor, dass der Busbetrieb bis 2030 dekarbonisiert werden soll. Die termingerechte Umsetzung des Vorhabens hängt jedoch maßgeblich vom Abschluss der Neu- und Umbauten der Betriebshöfe ab, die eine Voraussetzung für den flächendeckenden Einsatz elektrischer Busse darstellen. In den Bauprojekten sind jedoch verschiedene Herausforderungen aufgetreten, die zu einer zeitlichen Verzögerung führen. Ob das Ziel, die vollständige Dekarbonisierung der Busflotte bis 2030 abzuschließen, erreicht werden kann, lässt sich derzeit noch nicht abschließend beurteilen. An den entsprechenden Maßnahmen zur Zielerreichung wird weiterhin mit Nachdruck gearbeitet.

Frage 2:

Welche Verzögerungen in der Elektrifizierung der Berliner Busflotte ergeben sich aus den Einsparungen im Haushalt (Kürzung der Mittel für die Beschaffung von neuen Elektro-Bussen)?

Antwort zu 2:

Bislang haben die Einsparungen im Landeshaushalt zu keiner Verzögerung in der Elektrifizierung der Berliner Busflotte geführt. In den Jahren 2024 und 2025 wurden ausschließlich Mittel gekürzt, die aufgrund der zeitlichen Verschiebungen im Infrastrukturaufbau nicht in diesen Jahresscheiben benötigt wurden.

Frage 3:

Welche Zuwächse an neuen Elektro-Bussen sind für die nächsten Jahre, bis 2030, geplant? Bitte um Auflistung nach Bauart und Jahren.

Antwort zu 3:

	2019-2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
E-Eindecker	220	0	0	0	0	0	0
E-Gelenkbusse	18	49	150	120	<i>bis zu 220</i>		
E-Doppeldecker	0	0	0	0	0	<i>10</i>	0
E-Doppelgelenkbus	0	0	0	0	0	<i>20</i>	0

Zwischen 2025 und 2027 werden 319 Elektro-Gelenkbusse beschafft, für die die BVG Bundesförderung des BMV erhält. Die geplante Fahrzeugbeschaffung ab 2028 ist abhängig von der tatsächlichen Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln sowie den für den Einsatz erforderlichen Betriebshofkapazitäten. Ab 2028 steigen diese sukzessive durch den Abschluss einiger Bauvorhaben.

Frage 4:

Für wie viele der in Frage drei genannten Busse ist die Finanzierung bereits gesichert, welcher Finanzierungsbetrag ist noch offen?

Antwort zu 4:

Für die Fahrzeugbeschaffungen bis 2027 ist die Finanzierung bereits gesichert. Darüber hinaus soll die notwendige Finanzierung in Berücksichtigung der entsprechend vorhandenen Betriebshofkapazitäten über die Jahresscheiben abgesichert werden.

Frage 5:

Welches Finanzierungskonzept gibt es für die Anschaffung neuer Elektrobusse? Bitte um Auflistung der einzelnen Anteile (Land, BVG, Kreditfinanzierung).

Antwort zu 5:

Kosten, die bei äquivalenter Anschaffung von Dieselmotoren anfallen würden, werden von der BVG übernommen. Die darüberhinausgehenden Mehrkosten, die im Zuge der Dekarbonisierung der Busflotte entstehen, werden gemäß Verkehrsvertrag durch das Land Berlin getragen. Für alle bis 2027 beschafften Busse wurde/wird ein Teil der Kosten durch Fördermittel des Bundes abgedeckt.

Beispielhaft liegen die Finanzierungsanteile für die Anschaffung von insgesamt 320 Elektro-Gelenkbussen (Auslieferung zwischen 2025 und 2027) bei ungefähr 50 % BVG, 40 % Bundesfördermittel und 10 % Land Berlin.

Frage 6:

Auf welche Höhe belaufen sich die Gesamtkosten für die Elektrifizierung der Berliner Busflotte?

Antwort zu 6:

Die Gesamtkosten für die Elektrifizierung der Busflotte ergeben sich aus der Fahrzeugbeschaffung sowie dem Infrastrukturaufbau und liegen bei 1,7–2,3 Mrd. Euro für den Zeitraum von 2019–2035. Die Kostenspanne ergibt sich einerseits aus Unsicherheiten bezüglich der Baukostenentwicklung. Andererseits hängt sie vom technischen Fortschritt (insbesondere bei den Batterien) ab. Dieser ist verantwortlich für den Fahrzeugmehrbedarf, die Anzahl der zu errichtenden Ladepunkte im Stadtgebiet und den davon abhängigen Betriebsmehrkosten.

Frage 7:

Welche der in Frage sechs genannten Beträge sind noch ungedeckt?

Antwort zu 7:

Der landesseitige Finanzierungsbedarf liegt im Bereich zwischen 0,7–1,4 Mrd. € bis 2035.

Frage 8:

Wie viele aktive Betriebshöfe, die auf den Elektrobetrieb ausgelegt sind, gibt es bereits und welche Kapazitäten haben sie?

Antwort zu 8:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Aktuell sind drei BVG-Betriebshöfe auf Elektrobetrieb ausgelegt:

- Betriebshof Indira-Gandhi-Straße: Kapazität für ca. 280 Elektrobusse
- Betriebshof Cicerostraße: Kapazität für ca. 30 Elektrobusse
- Betriebshof Britz: Kapazität für ca. 30 Elektrobusse“

Frage 9:

Welche konkreten Planungen existieren für den Ausbau neuer Betriebshöfe zur Unterstützung des elektrischen Busbetriebs?

Frage 10:

Bis wann sollen die in Frage neun genannten und auch die bereits im Bau befindlichen Betriebshöfe voraussichtlich fertiggestellt werden?

Antwort zu 9 und 10:

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Umsetzung der Elektrifizierung des Busbetriebs werden sowohl Neubaubetriebshöfe errichtet als auch Bestandsbetriebshöfe umgebaut. Zwei neue Betriebshöfe entstehen an den Standorten Sântisstraße sowie in Köpenick als Betriebshofverbunds Süd-Ost mit den Teilstandorten Köpenicker Landstraße und Rummelsburger Landstraße.

Darüber hinaus werden alle sechs Bestandsbetriebshöfe für den Betrieb mit Elektrobussen ertüchtigt. Dies sind die Höfe Britz, Cicerostraße, Indira-Gandhi-Straße, Lichtenberg, Müllerstraße und Spandau.

Die voraussichtliche Fertigstellung gemäß der Zeitplanung der BVG ist wie folgt:

Betriebshof	Inbetriebnahme
Süd-Ost - Köpenicker Landstraße	2027
Süd-Ost - Rummelsburger Landstraße	2028
Säntisstraße	2027
Indira-Gandhi-Straße	2029
Spandau	2030
Lichtenberg	2033
Britz	2033
Cicerostraße	2034
Müllerstraße	2035

Frage 11:

Auf welche Höhe belaufen sich die Gesamtkosten für den Bau der Betriebshöfe?

Antwort zu 11:

Die Gesamtkosten für Neu- und Umbau der neun Betriebshöfe belaufen sich nach derzeitiger Einschätzung auf voraussichtlich 1,3 Mrd. Euro.

Berlin, den 01.07.2025

In Vertretung

Britta Behrendt
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt