

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tino Schopf (SPD)

vom 18. September 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. September 2025)

zum Thema:

Mangel an Fahrer:innen von Straßenbahnen, U-Bahnen, Bussen und Fähren bei der BVG (III)

und **Antwort** vom 8. Oktober 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Oktober 2025)

Senatsverwaltung für Wirtschaft,
Energie und Betriebe

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/23940
vom 18. September 2025
über Mangel an Fahrer:innen von Straßenbahnen, U-Bahnen, Bussen und Fähren bei
der BVG (III)

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 in eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Anstalt öffentlichen Rechts um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend wiedergegeben.

1. Wie viele Straßenbahnfahrer:innen, U-Bahn-Fahrer:innen und Busfahrer:innen waren in der Zeit von 2023 bis heute bei der BVG angestellt? (Aufstellung inklusive BT Berlin Transport nach Jahren erbeten.)

Zu 1.: Die BVG hat dazu die folgende Tabelle übermittelt:

Anzahl Fahrer*innen (ohne Auszubildende) in Köpfen	31.12.2023	31.12.2024	31.08.2025
Fahrer*innen BVG AöR	5.814	5.801	5.891
BVG Fahrer*innen Bus	3.751	3.736	3.752
BVG Fahrer*innen U- Bahn	662	657	665

BVG Fahrer*innen Straßenbahn	1.401	1.408	1.474
BT-Fahrer*innen	1.636	1.592	1.687
BT-Omnibus (BT-O)	1.481	1.453	1.545
BT-U-Bahn (BT-U)	155	139	142
Gesamt	7.450	7.393	7.578

2. Wie viele Straßenbahnhuber:innen, U-Bahn-Fahrer:innen und Busfahrer:innen waren in der Zeit von 2023 bis heute bei der BVG in Teilzeit beschäftigt? (Aufstellung inklusive BT Berlin Transport nach Jahren erbeten.)

Zu 2.: Die BVG hat dazu die folgende Tabelle übermittelt:

Anzahl Fahrer*innen in Teilzeit (ohne Auszubildende) in Köpfen	31.12.2023	31.12.2024	31.08.2025
Fahrer*innen BVG AöR	1.837	1.879	1.853
BVG Fahrer*innen Bus	901	904	916
BVG Fahrer*innen U- Bahn	323	309	301
BVG Fahrer*innen Straßenbahn	613	666	636
BT-Fahrer*innen	188	176	184
BT-O	176	166	175
BT-U	12	10	9
Gesamt	2.025	2.055	2.037

3. Wie viele Straßenbahnhuber:innen, U-Bahn-Fahrer:innen und Busfahrer:innen waren in der Zeit von 2023 bis heute bei der BVG in Vollzeit beschäftigt? (Aufstellung inklusive BT Berlin Transport nach Jahren erbeten.)

Zu 3.: Die BVG hat dazu die folgende Tabelle übermittelt:

Anzahl Fahrer*innen in Vollzeit (ohne Auszubildende)	31.12.2023	31.12.2024	31.08.2025
Fahrer*innen BVG AöR	3.977	3.922	4.038
BVG-Fahrer*innen Bus	2.850	2.832	2.836
BVG Fahrer*innen U-Bahn	339	348	364
BVG Fahrer*innen Straßenbahn	788	742	838
BT-Fahrer*innen	1.448	1.416	1.503
BT-O	1.305	1.287	1.370
BT-U	143	129	133
Gesamt	5.425	5.338	5.541

4. Wie viele Straßenbahnhuber:innen, U-Bahn-Fahrer:innen und Busfahrer:innen standen in der Zeit von 2023 bis heute bei der BVG längerfristig nicht für den Fahrdienst (bspw. durch Erkrankung oder Elternzeit) zur Verfügung? (Aufstellung inklusive BT Berlin Transport nach Jahren erbeten.)

Zu 4.: Die BVG hat zu dieser Frage die nachfolgende Tabelle übermittelt:

Anzahl Fahrer*innen (ohne Auszubildende), die nicht für den Fahrdienst zur Verfügung stehen	31.12.2023	31.12.2024	31.08.2025
Fahrer*innen BVG AöR	251	307	240
BVG Fahrer*innenr Bus	178	234	187
BVG Fahrer*innen U-Bahn	23	26	19
BVG Fahrer*innen Straßenbahn	50	47	34
BT-Fahrer*innen	151	116	101
BT-O	143	112	97
BT-U	8	4	4
Gesamt	402	423	341

5. Wie viele Straßenbahnfahrer:innen, U-Bahn-Fahrer:innen und Busfahrer:innen der BVG gingen in der Zeit von 2023 bis heute einer zweiten Tätigkeit nach? (Aufstellung inklusive BT Berlin Transport nach Jahren erbeten.)

Zu 5.: Die BVG teilt dazu Folgendes mit:

Anzahl Fahrer*innen mit Nebentätigkeit (ohne Auszubildende)	2023	2024	31.08.2025
Fahrer*innen BVG AöR	272	309	367
BVG Fahrer*innen Bus	165	186	221
BVG Fahrer*innen U- Bahn	28	32	40
BVG Fahrer*innen Straßenbahn	79	91	106
BT Fahrer*innen	27	29	34
BT-O	25	27	31
BT-U	2	2	3
Gesamt	299	338	401

6. Wie viele Straßenbahnfahrer:innen, U-Bahn-Fahrer:innen und Busfahrer:innen haben in der Zeit von 2023 bis heute bei der BVG gekündigt? (Aufstellung inklusive BT Berlin Transport nach Jahren erbeten.)

Zu 6.: Die BVG gibt dazu Folgendes an:

Arbeitnehmerseitige Kündigungen (ohne Auszubildende)	2023	2024	31.08.2025
Fahre*innen BVG AöR	220	258	154
BVG Fahrer*innen Bus	156	174	106
BVG Fahrer*innen U-Bahn	19	26	13
BVG Fahrer*innen Straßenbahn	45	58	35
BT-Fahrer*innen	206	211	120
BT-O	163	163	98
BT-U	43	48	22
Gesamt	426	469	274

Die BVG teilt mit, dass Gründe für arbeitnehmerseitige Kündigungen aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht systematisch erfasst werden. Bundes- und branchenweit ließ sich in den vergangenen Jahren aber eine höhere Wechselbereitschaft in andere Berufszweige feststellen. Der neue Tarifvertrag TV-N steigert die Attraktivität der BVG auf dem Arbeitsmarkt deutlich und trägt somit entscheidend zur Mitarbeiterbindung bei.

7. Wie hoch war in der Zeit von 2023 bis heute das Durchschnittsalter der Straßenbahnhuber:innen, U-Bahn-Fahrer:innen und Busfahrer:innen der BVG? (Aufstellung inklusive BT Berlin Transport nach Jahren erbeten.)

Zu 7.: Die BVG hat dazu die nachfolgende Übersicht übermittelt:

Durchschnittsalter	31.12.2023	31.12.2024	31.08.2025
Fahrer*innen BVG AöR	47	48	48
BVG Fahrer*innen Bus	48	48	48
BVG Fahrer*innen U-Bahn	46	46	46
BVG Fahrer*innen Straßenbahn	47	47	47
BT-Fahrer*innen	48	49	48
BT-O	48	49	49
BT-U	42	44	44

8. Wie viele Beschäftigte der BVG, die nicht hauptsächlich als Straßenbahnpfarrer:innen angestellt sind besitzen eine Betriebsfahrberechtigung für die Straßenbahn?
- Wie viele von ihnen sind Kombifahrer:innen Bus?
 - Wie viele von ihnen sind Kombifahrer:innen U-Bahn?
 - Wie viele von ihnen sind in der Verwaltung tätig?
 - Wie viele von ihnen sind in der Werkstatt tätig?

Zu 8.: Die BVG teilt mit, dass sie keine Kombifahrerinnen und Kombifahrer beschäftigt. Einige Mitarbeitende, die derzeit nicht als Straßenbahnpfarrerin oder Straßenbahnpfarrer eingesetzt sind, verfügen über eine gültige Fahrerlaubnis für Straßenbahnen. Diese Mitarbeitenden sind jedoch überwiegend in betriebs- und systemrelevanten Funktionen tätig, deren Aufrechterhaltung für den Gesamtbetrieb zwingend erforderlich ist. Zudem erfordert ein Einsatz im Fahrdienst aktuelle Streckenkenntnisse sowie die Vertrautheit mit geltenden betrieblichen und sicherheitsrelevanten Dienstanordnungen. Vor diesem Hintergrund können diese Mitarbeitenden an anderer Stelle als ihrer derzeitigen nicht eingesetzt werden.

Die Mitarbeitenden, die nicht hauptsächlich als Straßenbahnpfarrerin oder Straßenbahnpfarrer angestellt sind, aber eine Betriebsfahrberechtigung für Straßenbahnen besitzen, können der nachfolgenden Übersicht entnommen werden:

Personal aus dem Bereich Bus	7
Personal aus dem Bereich U-Bahn	2
Verwaltung und andere Bereiche	10
Personal Betriebsmanagement Straßenbahn	65
Werkstattpersonal Straßenbahn	42

Für Positionen in der Leitstelle und für weitere Tätigkeiten im Betriebsmanagement werden Mitarbeitende aus dem Fahrdienst rekrutiert, die dadurch Weiterentwicklungsmöglichkeiten und Aufstiegschancen erhalten.

9. Wie viele Beschäftigte der BVG sowie der BT Berlin Transport, die nicht hauptsächlich als U-Bahnfahrer:innen angestellt sind besitzen eine Betriebsfahrberechtigung für die U-Bahn?
- Wie viele von ihnen sind Kombifahrer:innen Straßenbahn?
 - Wie viele von ihnen sind Kombifahrer:innen Bus?
 - Wie viele von ihnen sind in der Verwaltung tätig?
 - Wie viele von ihnen sind in der Werkstatt tätig?

Zu 9.: Die BVG teilt mit, dass sie keine Kombifahrerinnen und Kombifahrer beschäftigt. Einige Mitarbeitende, die derzeit nicht als U-Bahnfahrerin und U-Bahnfahrer eingesetzt sind, verfügen über eine gültige Fahrerlaubnis für U-Bahnen. Diese Mitarbeitenden sind jedoch überwiegend in betriebs- und systemrelevanten Funktionen tätig, deren Aufrechterhaltung für den Gesamtbetrieb zwingend erforderlich ist. Zudem erfordert ein Einsatz im Fahrdienst aktuelle Streckenkenntnisse sowie die Vertrautheit mit geltenden

betrieblichen und sicherheitsrelevanten Dienstanordnungen. Vor diesem Hintergrund können diese Mitarbeitenden an anderer Stelle als ihrer derzeitigen nicht eingesetzt werden

Die Mitarbeitenden, die nicht hauptsächlich als U-Bahnfahrerin oder U-Bahnfahrer angestellt sind, aber eine Betriebsfahrberechtigung für die U-Bahn besitzen, können der nachfolgenden Übersicht entnommen werden:

Personal aus dem Bereich Bus	2
Personal aus dem Bereich Straßenbahn	3
Verwaltung und andere Bereiche	8
Personal Betriebsmanagement U-Bahn	59
Werkstattpersonal U-Bahn	4

Für Positionen in der Leitstelle und für weitere Tätigkeiten im Betriebsmanagement werden Mitarbeitende aus dem Fahrdienst rekrutiert, die dadurch Weiterentwicklungsmöglichkeiten und Aufstiegschancen erhalten.

10. Wie viele Beschäftigte der BVG sowie der BT Berlin Transport, die nicht hauptsächlich als Busfahrer:innen angestellt sind besitzen eine Betriebsfahrberechtigung für Busse?
- Wie viele von ihnen sind Kombifahrer:innen Straßenbahn?
 - Wie viele von ihnen sind Kombifahrer:innen U-Bahn?
 - Wie viele von ihnen sind in der Verwaltung tätig?
 - Wie viele von ihnen sind in der Werkstatt tätig?

Zu 10.: Die BVG teilt mit, dass sie keine Kombifahrerinnen oder Kombifahrer beschäftigt. Einige Mitarbeitende, die nicht als Busfahrerin oder Busfahrer beschäftigt sind, haben eine Fahrerlaubnis. Zum Teil sind diese Fahrberechtigungen jedoch eingeschränkt, z. B. für Werkstatt-, Überführungs- und Rangierfahrten oder nur für Fahrten auf den Liegenschaften und nicht im Straßenverkehr. Dieses Personal ist mehrheitlich betriebs- und systemrelevant tätig. Vor diesem Hintergrund können diese Mitarbeitenden an anderer Stelle als ihrer derzeitigen nicht eingesetzt werden.

Die Mitarbeitenden, die nicht hauptsächlich als Busfahrerin oder Busfahrer angestellt sind, aber eine Betriebsfahrberechtigung für Busse besitzen, können der nachfolgenden Übersicht entnommen werden:

Personal aus dem Bereich Straßenbahn	30
Personal aus dem Bereich U-Bahn	19
Verwaltung (u.a. Führungskräfte vor Ort und Verkehrsmeister) und andere Bereiche	323
Werkstattpersonal Bus	22

11. Wie viele Straßenbahnhuber:innen, U-Bahn-Fahrer:innen und Busfahrer:innen hat die BVG in der Zeit von 2023 bis heute neu eingestellt? (Aufstellung inklusive BT Berlin Transport nach Jahren und Verkehrsmittel erbeten.)

Zu 11.: Die BVG hat dazu die folgende Übersicht übermittelt:

Neueinstellungen Fahrer*innen	2023	2024	bis 31.08.2025
Fahrer*innen BVG AöR	967	954	663
Extern BVG Fahrer*innen Bus	211	120	64
BVG Auszubildende Bus	404	497	263
Extern BVG Fahrer*innen U-Bahn	60	111	113
BVG Auszubildende U- Bahn	74	17	11
Extern BVG Fahrer*innen Straßenbahn	7	4	8
BVG Auszubildende Straßenbahn	211	205	204
BT-Fahrer*innen BT- Fahrer	109	308	211
Extern Fahrer*innen BT-O	39	66	41
Auszubildende BT-O	46	197	162
Extern Fahrer*innen BT-U	1	1	0
Auszubildende BT-U	23	44	8
Gesamt	1.076	1.262	874

Die BVG teilt mit, dass seit dem Abschluss des neuen Tarifvertrags TV-N zum 1. Juni 2025 die Bewerbungszahlen im Fahrdienst kontinuierlich gestiegen sind und auch die Zahl der externen Zugänge im Fahrdienst im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesteigert werden konnte.

12. Wie viele Personen haben in der Zeit von 2023 bis heute die Ausbildung/Weiterbildung zum/zur Straßenbahnhuber:in, U-Bahn-Fahrer:in und Busfahrer:in abgebrochen oder nicht bestanden und was waren die häufigsten Gründe hierfür? (Aufstellung inklusive BT Berlin Transport nach Jahren erbeten.)

Zu 12.: Die BVG hat dazu die nachfolgende Tabelle übermittelt:

Anzahl Abgänge/ Abbruch Ausbildung	2023	2024	bis 31.08.2025
Fahrer*innen BVG AöR	88	123	119
Extern BVG Fahrer*innen Ausbildung Bus (davon AN-seitig)	39 (8)	64 (15)	44 (9)
Extern BVG Fahrer*innen Ausbildung U-Bahn (davon AN-seitig)	14 (2)	33 (7)	43 (8)
Extern Fahrer*innen Ausbildung Straßenbahn (davon AN-seitig)	35 (11)	26 (7)	32 (10)
BT-Fahrer*innen	14	20	41
Fahrer*innen BT-O Ausbildung (davon AN-seitig)	5 (5)	10 (8)	30 (29)
Fahrer*innen BT-U Ausbildung (davon AN-seitig)	9 (9)	10 (3)	11 (6)
Gesamt	102	143	160

Die BVG teilt mit, dass eine systematische Erfassung der Gründe u. a. aus Datenschutzgründen nicht zulässig ist. Die häufigste und objektiv feststellbare Ursache für die Abgänge ist das Nichtbestehen der Fahrausbildung. Außerdem kommt es zu verhaltensbedingten Kündigungen, zum Beispiel aufgrund hoher Fehlzeiten oder nicht ausreichender Zuverlässigkeit.

13. Wie viele Fahrschullehrer*innen waren in der Zeit von 2023 bis heute in den Bereichen Straßenbahn, U-Bahn und Bus beschäftigt? (Aufstellung inklusive BT Berlin Transport nach Jahren und Verkehrsmittel erbeten.)

Zu 13.: Die BVG übermittelt dazu die nachfolgende Übersicht:

Anzahl Fahrschullehrer*innen in Köpfen	31.12.2023	31.12.2024	31.08.2025
BVG AöR	58	62	63
Bus	13	13	14
U-Bahn	20	23	24
Straßenbahn	25	26	25
BT	0	0	0

BT-O	0	0	0
BT-U	0	0	0
Gesamt	58	62	63

14. Inwieweit reichen derzeit die Kapazitäten der Fahrschulen für Straßenbahn, U-Bahn und Bus aus, um den zukünftigen Mehrbedarf durch Rentenabgänge und Streckenerweiterungen sicherzustellen? (Antwort nach Verkehrsmittel erbeten.)

Zu 14.: Die BVG teilt mit, dass sich mit den aktuellen Kapazitäten der Fahrschule Straßenbahn die geplanten Fahrpersonalbedarfe bis 2029 ausbilden lassen. Ein Ausbau der Kapazitäten ist bei steigendem Ausbildungsbedarf in den nächsten Jahren unter anderem auch durch den Einsatz von Fahrsimulatoren möglich. In der Planung der zukünftigen Kapazitäten der Fahrschule U-Bahn und in der Betriebsschule Omnibus sind etwaige Mehrbedarfe ebenfalls berücksichtigt.

15. Wie viele Dienste bei den Fahrschulen für Straßenbahn, U-Bahn und Bus sind seit 2023 durchschnittlich an einem normalen Werktag zu besetzen und wie viele werden es inklusive der angestrebten Streckenerweiterungen und Mehrleistungspakete bis zum Ende der aktuellen Legislaturperiode sein? (Aufstellung nach Jahren sowie Verkehrsmitteln erbeten.)

Zu 15: Die BVG teilt mit, dass die Fahrschule der Straßenbahn im Früh- und Spätdienst arbeitet. Die genaue Anzahl der Schichten richtet sich nach dem jeweiligen Bedarf und kann im Jahresverlauf variieren. Für die Ausbildung des Fahrpersonals werden durchschnittlich drei bis fünf Ausbildungsschichten geplant und besetzt.

Im U-Bahnbereich fallen durchschnittlich etwa 20 Dienste pro Arbeitstag an.

Im Busbereich gibt es keine festen Dienste. Die Fahr- bzw. Personallehrkräfte werden bedarfsorientiert eingesetzt.

16. Wie viele Straßenbahnfahrer:innen, U-Bahn-Fahrer:innen und Busfahrer:innen sind seit 2023 nach ihrem eigentlich Renteneintritt weiterhin in Teil- und Vollzeit bei der BVG beschäftigt? (Aufstellung inklusive BT Berlin Transport nach Jahren, Verkehrsmittel sowie Arbeitszeitmodellen erbeten.)

Zu 16.: Die BVG teilt mit, dass die Beschäftigung von Frührentnerinnen und Frührentnern seit 2022 bei der BVG AöR nach Einzelfallprüfung umgesetzt wird. Eine Beschäftigung über die Regelaltersgrenze hinaus erfolgt nicht. Abhängig von der Entwicklung des Arbeitsmarktes ist eine nochmalige Bewertung dieser Frage ausdrücklich vorbehalten. Die BT GmbH beschäftigte zuletzt 16 Fahrerinnen und Fahrer mit wöchentlichen Arbeitszeiten von 15 Stunden bis 39 Stunden.

Anzahl in Vollbeschäftigung Teilzeit anteilig einberechnet	2023	2024	bis 31.08.2025
BT	9,9	13,5	12,5
Fahrer*innen BT-O	8,9	12,4	11,5
Fahrer*innen BT-U	1,0	1,0	1,0

17. Wie viele Straßenbahnhuber:innen, U-Bahn-Fahrer:innen und Busfahrer:innen werden bis 2030 altersbedingt aus dem Dienst ausscheiden? (Aufstellung inklusive BT Berlin Transport nach Jahren und Verkehrsmittel erbeten.)

Zu 17.: Die BVG teilt mithat dazu die nachfolgende Übersicht übermittelt:

Anzahl rentenbedingter Abgänge in Köpfen	2026-2030
BVG AöR Fahrer*innen	890
BVG Fahrer*innen Bus	570
BVG Fahrer*innen U-Bahn	80
BVG Fahrer*innen Straßenbahn	240
BT-Fahrer*innen	191
BT-O	185
BT-U	6
Gesamt	1.081

18. Wie viele Straßenbahnhuber:innen, U-Bahn-Fahrer:innen und Busfahrer:innen, welche altersbedingt aus dem Dienst hätten ausscheiden können, blieben der BVG sowie der BT Berlin Transport auch über die Regelaltersgrenze hinaus als Beschäftigte erhalten?

Zu 18.: Die BVG verweist hierzu auf die Antwort zur Frage 16.

19. Welche konkreten Maßnahmen unternehmen BVG und BT Berlin Transport aktuell, um das altersbedingte Ausscheiden von Beschäftigten zu kompensieren? (Aufstellung erbeten.)

Zu 19.: Die BVG teilt dazu mit, dass sie als Arbeitgeberin mit einem umfassenden Maßnahmenpaket und Recruiting-Initiativen auf die angespannte Situation auf dem Arbeitsmarkt und den daraus resultierenden Herausforderungen der Personalgewinnung reagiert. Die folgenden Maßnahmen stehen dabei aktuell im Fokus:

- Stärkung der Arbeitgebermarke (z. B. aktuelle Tarifkampagne ab Q2/2025) und zielgerichtete Personalmarketingmaßnahmen (Erstellung neuer Motive mit Mitarbeitenden, neue Karrierevideos für Fahrdienst und Ingenieure)
- Umzug und Refresh der Karriereseite
- Quereinstiegsmöglichkeiten im Fahrdienst und Sicherheit: interne Qualifizierungsmaßnahmen ermöglichen einen Einstieg bei der BVG und erforderliche Qualifikationen und Kompetenzen werden innerhalb der BVG aufgebaut
- Ausweitung des Mitarbeitendenempfehlungsprogramms
- Digitalisierung und Optimierung von Recruitingprozessen
- Investition in die Berufsausbildung, hohe Ausbildungszahlen und flexible Karrierewege mit Übernahmeversprechen
- gezielte Nachwuchskräfteentwicklungs- und Förderprogramme

- Stärkung der Personalbindung und der Arbeitgeberattraktivität: interne Fach- und Führungskarrieremöglichkeiten sowie Entwicklungspfade werden ausgebaut
- Zusätzliche Benefits zur Attraktivitätssteigerung der BVG als Arbeitgeberin (z. B. Gesundheitsprogramme)
- Ausbau des Diversity Managements, um die Vielfalt in der Belegschaft weiterhin aktiv als Stärke zu nutzen und dem demografischen Wandel effektiver zu begegnen
- Durchführung von regelmäßigen Mitarbeitendenbefragungen zur Evaluation der Zufriedenheit der Mitarbeitenden bezogen auf Arbeitsbedingungen und Motivation sowie Ableitung von Maßnahmen zur Steigerung dieser Zufriedenheit
- Moderne Recruitinginitiativen wie Job-Events, Corporate Influencer
- Konzepte zur Erschließung neuer Bewerberpotentiale (z. B. Auslandsrecruiting)
- Entwicklung von Konzepten zur individuellen Sprachförderung und Nutzung digitaler Möglichkeiten bei Sprachbarrieren
- Regelmäßige Tarifanpassungen zu Entgelt und Arbeitsbedingungen.

Mit Hilfe dieser intensivierten Maßnahmen konnten zwischen Januar und August 2025 schon rund 1.100 Mitarbeitende eingestellt werden, davon allein über 600 Fahrerinnen und Fahrer.

20. Wie viele Beschäftigte müssen BVG und BT Berlin Transport in welchen konkreten Betriebsbereichen (Fahrpersonal, Verwaltung, Werkstätten, etc.) nach derzeitigem Kenntnisstand bis 2030 einstellen, um den verkehrlichen Bedarfen der wachsenden Stadt sowie dem Verkehrsvertrag mit dem Land Berlin gerecht zu werden? (Aufstellung nach Betriebsbereichen (unter Nennung der Verkehrsmittel) und Jahren erbeten.)

Zu 20.: Die BVG teilt mit, dass in den kommenden Jahren der gesamte Einstellungsbedarf jährlich rund 1.500 Neueinstellungen beträgt.

21. Welche konkreten Schritte sind aus Sicht der BVG und der BT Berlin Transport seitens der Landespolitik nötig, um die Unternehmen bei der Erfüllung der verkehrlichen Bedarfe einer wachsenden Stadt bestmöglich zu unterstützen? (Aufstellung erbeten.)

Zu 21.: Die BVG teilt dazu Folgendes mit:

„Führerscheinerwerb erleichtern“

In Deutschland muss die Berufskraftfahrerqualifikation zusätzlich zur Fahrausbildung zum Erwerb des LKW- bzw. Busführerscheins (Klasse C1, C, D1 oder D) erworben werden. Dies macht die Ausbildung deutlich teurer und zeitaufwändiger als im europäischen Ausland und schränkt Deutschland im Vergleich zu den direkten Wettbewerbern um Fahrpersonal ein. Sinnvoll wäre hier eine Integration der Berufskraftfahrerqualifikation in die Fahrausbildung und somit eine Vermeidung redundanter Ausbildungsinhalte, bei Beibehaltung der hohen Ausbildungsqualität. Das Zusammenlegen beider Ausbildungen in eine Unterrichtseinheit, eine Theorie- und eine

Praxisprüfung nach österreichischem Vorbild („2 in 1“) nutzt gleichermaßen Synergien und fördert den Bürokratieabbau.

Im Vergleich zu Österreich ist in Deutschland die 1,5-fache Menge an Theorielektionen und mehr als die doppelte Menge an Pflichtstunden in der Fahrschule notwendig.

Anerkennung ausländischer Führerscheine

Für eine erleichterte Anwerbung und Eingliederung ausländischer Busfahrerinnen / Busfahrer müssen Führerscheine aus Drittstaaten beschleunigt und ohne bürokratische Hürden anerkannt werden. Ebenso müssen die restriktiven Regelungen zum erneuten Ablegen einer Theorie- und Praxisprüfung für ausländische Führerscheine aus Drittstaaten überprüft und in der Fahrerlaubnisverordnung (FeV, Anlage 11) geändert werden (insbesondere für Westbalkan-Staaten).

Berufskraftfahrende im Personenverkehr als Mangelberuf klassifizieren

Eine dauerhafte Klassifikation des Berufsbilds Berufskraftfahrer im Personenkraftverkehr als Mangel- bzw. Engpassberuf ermöglicht eine bundesweite zielgerichtete Aus- und Weiterbildung von inländischen Arbeitskräften, gezielte Fördermaßnahmen sowie eine Vereinfachung der geregelten Zuwanderung von ausländischen Fachkräften. Ebenso dient diese als Grundlage für weitere arbeitsmarktpolitische Maßnahmen.

In der Analysesystematik der Bundesagentur für Arbeit müssen die Position im Punkt „5213 Bus-, Straßenbahnhänger/innen“ getrennt erfasst werden, um Unschärfen zu vermeiden.

Tarifentwicklungen besser in Verkehrsvertrag abbilden

Aktuelle Tarifentwicklungen in repräsentativen Tarifvertragsabschlüssen müssen auch in langfristigen Verkehrsverträgen adäquat abgebildet werden. Erhöhungen der Personalkosten gilt es im Rahmen eines Preisgleitfaktors (vgl. Hessenindex - Preisgleitfaktor für den hessischen Omnibusverkehr) zu verankern, um Kostensteigerungen nicht einseitig auf Verkehrsunternehmen zu verlagern und die Wirtschaftlichkeit sowie den Personalbedarf dauerhaft sicherzustellen. Bereiche wie z.B. die betriebliche Altersvorsorge sollen hierbei ebenfalls Berücksichtigung finden.

Bezahlbaren Wohnraum schaffen

Um für potenzielle Bewerbende aus anderen Städten in Deutschland oder anderen Ländern als potenzieller neuer Arbeitgeber attraktiv zu sein, ist die Verfügbarkeit von bezahlbarem Wohnraum ein entscheidendes Kriterium für einen jobbedingten Umzug. Die BVG verweist hier auch auf die Beantwortung der Frage 23.

Beschleunigung des Oberflächenverkehrs der BVG (Bus und Tram)

Ein besseres Durchkommen der Busse und Tram führt zur Entlastung und könnte deshalb einen positiven Effekt auf die Attraktivität des Berufes als Fahrerin / Fahrer haben. Notwendig wäre dazu:

- die Implementierung von Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen und Busspuren,

- die Umsetzung baulicher Anpassungen von Haltestellen (z.B. Bau von Kaphaltestellen) und
- die Optimierung der Koordination von Baustellen zur Verbesserung des Verkehrsflusses.

Schnellere und einheitliche Genehmigungsprozesse in den Bezirken

Insbesondere für die zügigere Umsetzung von Maßnahmen der Sozial- und Haltestelleninfrastruktur würden einheitliche Prozesse in ganz Berlin helfen. Eine bessere Sozial- und Haltestelleninfrastruktur würde maßgeblich zur Verbesserung des Arbeitsalltags des Fahrpersonals beitragen.“

22. Welche konkreten Maßnahmen unternehmen BVG und BT Berlin Transport derzeit, um Beschäftigte in den Unternehmen zu halten sowie um neue Beschäftigte zu gewinnen und welche Anreize werden in diesem Zusammenhang für welche Zielgruppen geschaffen? (Aufstellung entsprechender Projekte bis 2030 erbeten.)

Zu 22.: Die BVG teilt mit, dass sich die Maßnahmen zur Stärkung der Mitarbeitendenbindung an alle Mitarbeitenden richten und zusätzlich gezielte Maßnahmen für spezifische Zielgruppen angeboten werden. Für die Bindung von Mitarbeitenden sind u. a. folgende Hebel relevant, die mit Maßnahmen hinterlegt sind bzw. weiter gestärkt werden:

- Onboarding: gute Mitarbeiterbindung beginnt bereits beim Onboarding. Hier werden aktuell Prozesse weiter optimiert und das Onboarding von neuen Beschäftigten weiter gestärkt
- Neuer Entgelttarifvertrag 2025 (Laufzeit rückwirkend zum 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2026) mit folgenden Ergebnissen:
 - Alle Mitarbeitenden der BVG erhielten im Mai 2025 eine Einmalzahlung von 1.500 Euro.
 - Alle Mitarbeitende erhielt ab dem 1. Juni 2025 380 Euro mehr Lohn und werden ab 1. Juni 2026 50 Euro mehr erhalten, damit insgesamt ein Plus von 430 Euro pro Monat.
 - Die Zulagen für Schichtarbeit sind deutlich gestiegen, damit erhalten rund 8.100 Beschäftigte eine zusätzliche Lohnsteigerung. Die Schichtzulage stieg ab dem 1. Juni 2025 von 75 Euro auf 130 Euro im Monat. Die Wechselschichtzulage stieg von 130 Euro im gleichen Zeitraum auf monatlich 225 Euro. Die Fahrdienstzulage stieg ab 1. Juni 2025 von 100 Euro auf 225 Euro und wird ab dem 1. Januar 2026 um weitere 30 Euro auf monatlich 255 Euro steigen.
 - Die Weihnachtszuwendung erhöht sich 2025 und 2026 jeweils um 100 Euro auf 2.100 Euro. Die bestehende Möglichkeit der Entgeltumwandlung “Geld in Zeit” bleibt bestehen.

- Mitarbeitende können über ein Wahlmodell bei entsprechend mehr Gehalt die Regearbeitszeit individuell von 37,5 Stunden auf 39 Stunden pro Woche erhöhen.
 - Ab 2027 soll ein neues Modell zur Arbeitszeitsouveränität für alle Beschäftigten der BVG in Kraft treten. Ziel ist es, dass die Mitarbeitenden - auf Basis einer 35 Stundenwoche - individuell und freiwillig ihre Arbeitszeit im Rahmen eines zu definierenden Arbeitszeitkorridors (Woche/Monat/Jahr) frei wählen können.

 - Investitionen in die bauliche Verbesserung von Sozialinfrastruktur (Pausenräume, WCs und Diensträume) von über 6 Mio. EUR pro Jahr
 - Überprüfung und ggf. Anpassung der Führungsspannen der betrieblichen Führungskräfte
 - Laufende Nachschulungen der betrieblichen Führungskräfte zum betrieblichen Eingliederungsmanagement
 - Führung und Zusammenarbeit: Eine wichtige Rolle bei der Mitarbeiterbindung spielen die Führungskräfte. Hier wird in eine Vielzahl von Maßnahmen investiert, um gute Führung zu fördern und zu stärken.
 - Gesundheitsförderung/Prävention: im Rahmen des TV-Demografie und des betrieblichen Gesundheitsmanagements bietet die BVG ihren Beschäftigten ein umfassendes Angebot an Präventionsmaßnahmen und Gesundheitsmaßnahmen an.
 - Die BVG legt großen Wert darauf, Flexibilisierung von Arbeitszeiten z. B. im Rahmen von Gleitzeit zu ermöglichen und verschiedene Arbeitszeitmodelle anzubieten. Betriebliche Grundlagen werden in Dienstvereinbarungen gemeinsam mit der zuständigen Arbeitnehmervertretung festgelegt. Das Thema Arbeitszeit war und ist regelmäßig Bestandteil von Tarifverhandlungen, um den Erfordernissen des Betriebes sowie den Wünschen der Beschäftigten Rechnung zu tragen.
 - Durchführung regelmäßiger Mitarbeitendenbefragungen (inkl. Folgeprozess)
 - Jobs mit Sinn und Entwicklungsperspektiven: Ein wesentlicher Faktor für die Mitarbeitendenbindung ist die Zufriedenheit im Job mit entsprechenden Arbeitsaufgaben und Entwicklungsmöglichkeiten. In Mitarbeitendengesprächen erfolgt ein entsprechender Abgleich und es werden gemeinsame Maßnahmen identifiziert. Darüber werden verschiedene Entwicklungsperspektiven angeboten wie z. B. Fachkarrieren, Junior Management Programme, Weiterbildungskurse etc.
23. Welche Maßnahmen haben BVG und BT Berlin Transport seit 2023 hinsichtlich betriebseigener Kitas und Wohnungen unternommen und welche Pläne hat sie diesbezüglich bis 2030? (Aufstellung erbeten.)

Zu 23.: Die BVG teilt mit, dass die Errichtung weiterer betriebseigener Wohnungen kontinuierlich geprüft wird.

Es handelt sich dabei um Ideen/ Machbarkeitsstudien und keine konkreten Planungen zur Umsetzung. Betrachtet werden derzeit die folgenden drei Flächen:

- Fläche am U-Bahnhof Hönow - Potenzial ca. 50 Wohnungen
- Fläche am Betriebshof Marzahn - Potenzial 100 - 150 Wohnungen (ggf. auch mit der Möglichkeit eine Kita einzuplanen unter fremder Betreiberschaft)
- Fläche an der Betriebswerkstatt Friedrichsfelde. Hier sind Auszubildenden-/ Studentenwohnungen vorstellbar. Es handelt sich um kleinere Apartments (B-Planverfahren müsste angestrebt werden.).

Hinsichtlich etwaiger Umsetzungen sind entsprechende Gutachten und Untersuchungen als Vorplanungsleistungen erstellt worden und es laufen entsprechende Abstimmungen mit den Bezirken.

Generell gilt, dass die Errichtung von Wohnungen auf BVG-Liegenschaften nur eingeschränkt möglich ist. So lässt die ausgewiesene Nutzung von Flächen der BVG-Liegenschaften größtenteils keine Wohnnutzung zu. Als Beispiel sind hier die neu entstehenden Betriebshöfe aufzuführen. Hier sind keine Betriebswohnungen geplant, weil die neuen Betriebshöfe in Gewerbegebieten entstehen und eine Umwidmung der Fläche über ein zeitintensives B-Planverfahren erfolgen müsste. Die Erfolgschancen werden derzeit als nicht sehr hoch eingestuft. Weiterhin ist unter Beachtung des Sicherheitsaspekts eine Trennung betrieblich notwendiger Flächen und Wohnbauflächen unabdingbar. Diese Trennung kann nicht an jedem Standort sichergestellt werden. Eine weitere Einschränkung für die Wohnnutzung sind die erheblichen Schallemissionen der Betriebshöfe, die insbesondere nachts entstehen. Diese stehen einer entsprechenden Wohnqualität entgegen.

Die BVG hat sich im ersten Schritt gegen den Bau und Betrieb von Betriebskindergärten entschieden. Auf Grund der vielen Standorte, die über ganz Berlin verteilt sind, ist es schwierig dem Bedarf gerecht zu werden. Daher bietet die BVG ihren Beschäftigten Belegkitaplätze in Kooperation mit dem Kitaträger Fröbel an. Die Kitaplätze werden an Beschäftigte vergeben, die einen besonderen Bedarf (z.B. Schichtdienst) haben oder auf Grund fehlender Kitaplätze nicht aus der Elternzeit zurückkehren können. Die Fröbel-Kitas sind über das ganze Stadtgebiet verteilt, sodass eine wohnortnahe Betreuung der Kinder möglich ist.

24. Welche konkreten Maßnahmen unternehmen BVG und BT Berlin Transport insbesondere im Hinblick auf die Gewinnung von Fachkräften - auch im Hinblick auf mögliche Auslandsakquise? (Aufstellung erbeten.)

Zu 24.: Die BVG teilt mit, dass sie die Herausforderungen des bundesweiten und branchenübergreifenden Fachkräftemangels angenommen hat. In Zeiten von Arbeitskräftemangel und der Mobilitätswende sucht sie kontinuierlich nach Verstärkung in verschiedenen Berufsfeldern. Die Rekrutierungsmaßnahmen der BVG sehen wie folgt aus:

- Ausweitung des Mitarbeiterempfehlungsprogramms (z. B. für Busfahrpersonal von 1.500 EUR auf 2.500 EUR)

- Intensivierung von Marketing- und zielgerichteten Recruiting-Aktivitäten (zielgruppenspezifische Bewerber*innen-Events, erfolgreiche Kampagne, Optimierung Candidate Journey, Stärkung der Nachwuchskräfteprogramme, Ausbau und Flexibilisierung von Karrieremodellen etc.). Die Bewerbungen im Fahrdienst sind seit der Tarifeinigung um 27 Prozent gestiegen. 1.100 neue Kolleg*innen konnten seit Jahresbeginn bereits eingestellt werden.
 - Steigerung der Ausbildungskapazitäten im neuen Ausbildungscampus
 - Die Integration von Geflüchteten in die BVG stellt für die BVG eine vielversprechende Maßnahme zur Arbeitskräftesicherung und des sozialen, gesellschaftlichen Engagements dar. Mit der Bundesagentur für Arbeit ist die BVG im regelmäßigen Austausch zu verschiedenen Maßnahmen betreffend der Suche und Gewinnung neuer Kolleg*innen. In der Berufsausbildung der BVG werden jährlich Einstiegsqualifizierungsmaßnahmen (EQ) für Geflüchtete in enger Zusammenarbeit mit der Agentur für Arbeit angeboten.
 - Ergänzend werden aktuell über einen Kooperationspartner weitere Talente mit Flucht- oder Migrationsgeschichte identifiziert, um weitere Busfahrer*innen zur Qualifizierung zu gewinnen.
 - Aktuell wird eine Ausschreibung vorbereitet, um Kooperationspartner für die Ansprache und Rekrutierung von Fahrpersonal im Ausland zu gewinnen.
25. Wie hat sich die Zahl der Auszubildenden bei der BVG und BT Berlin Transport in den verschiedenen Arbeitsbereichen bzw. Ausbildungsberufen in der Zeit von 2023 bis heute entwickelt? (Aufstellung erbeten.)

Zu 25.: Die BVG hat hierzu die nachfolgende Tabelle übermittelt:

Ausbildungsberuf	2023	2024	08/2025
Fachkräfte im Fahrbetrieb (Einstellung 1. März)	32	33	17
Fachkräfte im Fahrbetrieb (Einstellung 1. September)	46	50	30
Personaldienstleistungskaufleute	4	4	2
Industriekaufleute	18	18	10
Kaufleute für Büromanagement	23	27	19
Summe	123	132	78
Technisch-gewerbliche Ausbildung			
Gleisbauer*in	32	35	19
Industriemechaniker*in	64	69	52
KFZ-Mechatroniker*in	52	51	41
Elektroniker*in für Betriebstechnik	70	75	44
Mechatroniker*in	51	62	52
Elektroniker*in für Informations- und Systemtechnik	26	28	27

Fachinformatiker*in Systemintegration	7	9	7
Fachinformatiker*in Anwendungsentwicklung	8	11	9
Fachinformatiker*in für Daten- und Prozessanalyse (ab September 2023)	1	4	4
IT-Systemelektroniker*in (bis September 2022)	7	4	0
Kfz-Mechatroniker/in System- und Hochvolttechnik	0	3	3
Summe	318	351	258
Betriebswirtschaftslehre/Industrie	0	0	0
Informatik	2	2	2
Wirtschaftsinformatik	3	4	4
Industrielle Elektrotechnik	0	3	3
Technisches Facility Management	1	2	2
Bauingenieurwesen	2	1	1
Online-Marketing	0	1	1
Summe	8	13	13
Summe insgesamt	449	496	349

26. Welche zahlenmäßigen Bedarfe und Entwicklungen erwarten die BVG und die BT Berlin Transport aktuell im Sinne der Fragestellung in 23.) in den Jahren bis 2030? (Aufstellung erbeten.)

Zu 26.: Die BVG teilt mit, dass der Bedarf derzeit auf bis zu 150 Wohneinheiten für Auszubildende und 500 bis 1.500 Wohneinheiten für Mitarbeitende der BVG geschätzt wird.

27. Wie werden die BVG und die BT Berlin Transport derzeit den sich ändernden Ansprüchen und Arbeitsbedingungen junger Menschen (Vereinbarkeit von Familie und Beruf, Vier-Tage-Woche, etc.) gerecht und mit welchen konkreten Auswirkungen rechnet sie diesbezüglich bis zum Jahr 2030? (Aufstellung erbeten.)

Zu 27.: Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

- Seit Juli 2024 gilt bei der BVG eine nach TV-N abgesenkte wöchentliche Arbeitszeit von 37,5 Stunden.
- Die BVG legt großen Wert darauf, Flexibilisierung von Arbeitszeiten z.B. im Rahmen von Gleitzeit zu ermöglichen und verschiedene Arbeitszeitmodelle anzubieten. Das Thema Arbeitszeit war und ist regelmäßig Bestandteil von Tarifverhandlungen, um den Erfordernissen des Betriebes sowie den sich verändernden Bedürfnissen der Beschäftigten Rechnung zu tragen.
- Im Busbereich wurden im vergangenen Jahr erfolgreich auf einem Betriebshof neue Turnus-Modelle erprobt, die eine bessere Vereinbarkeit von Familie und

Beruf sicherstellen und individuelle Lebenslagen besser berücksichtigen und seit Anfang des Jahres für den gesamten Omnibus-Bereich eingeführt wurden.

- Bei der Straßenbahn werden neue Turnus-Modelle überprüft und eingeführt. Damit steigt die Flexibilität für die Mitarbeitenden ein individuell passendes Arbeitszeitmodell zu finden und zu vereinbaren.
- Ebenso wurden im Dezember 2024 Dienstplan-Anpassungen im Betriebsbereich U-Bahn mit einem größeren Angebot an Turnusmodellen umgesetzt.
- Die BVG legt Wert darauf, sich mit Möglichkeiten wie der Umsetzung einer 4-Tage-Woche zu beschäftigen, Argumente abzuwägen und ein Meinungsbild herzustellen, z. B. im Austausch mit anderen Unternehmen (Best-Practices), Learning Journeys etc.
- Spezielle Elterndienste werden bereits heute angeboten.

28. Welcher prozentuale Krankenstand floss bei BVG und BT Berlin Transport seit 2023 jährlich in die Berechnung des Personalbedarfs in den Bereichen des Fahrpersonals für Straßenbahn, U-Bahn und Bus sowie aus Verwaltung und Werkstätten ein? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Zu 28.: Die BVG hat dazu die nachfolgende Aufstellung übermittelt:

geplanter Krankenstand in %	202 6	2027	2028	2029	2030
BVG Fahrer*innen Bus	12,1	11,6%	11,6%	11,6	11,6
BVG Fahrer*innen U-Bahn	11,0	10,5	10,5	10,5	10,5
BVG Fahrer*innen Straßenbahn	11,1	10,6	10,6	10,6	10,6
BT-O	11,0	10,5	10,5	10,5	10,5
BT-U	9,5	9,5	9,5	9,5	9,5

Die BVG teilt mit, dass ein prozentualer Krankenstand in der Verwaltung sowie in den Werkstätten nicht in die Berechnung des Personalbedarfes einfließt.

29. Welchen realen Krankenstand verzeichneten die BVG und BT Berlin Transport seit 2023 in den Bereichen des Fahrpersonals für Straßenbahn, U-Bahn und Bus sowie in der Verwaltung und in den Werkstätten? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Zu 29.: Die BVG hat dazu die nachfolgende Tabelle übermittelt:

Krank ohne "krank ohne Bezüge" in %	2023	2024	bis 31.08.2025
BVG Fahrer*innen Bus	11,8	12,7	11,4
BVG Fahrer*innen U-Bahn	12,1	12,3	10,6
BVG Fahrer*innen Straßenbahn	11,9	11,8	10,9
Verwaltung	8,1	8,3	7,7
Technik/Werkstätten	8,5	8,4	8,0
Fahrer*innen BT-O	12,3	12,1	10,4
Fahrer*innen BT-U	10,5	10,6	8,7

30. Wie hat sich die Überstundenanteil bei Straßenbahnhuber*innen, U-Bahn-Fahrer*innen und Busfahrer*innen seit 2023 entwickelt? (Aufstellung inklusive BT Berlin Transport nach Jahren erbeten.)

Zu 30.: Die BVG teilt dazu Folgendes mit:

abgerechnete Überstundenquote in %	2023	2024	bis 30.09.2025
Fahrer*innen BVG AöR	0,8	0,8	0,6
BVG Fahrer*innen Bus	1,0	0,9	0,7
BVG Fahrer*innen U-Bahn	0,6	0,8	0,8
BVG Fahrer*innen Straßenbahn	0,4	0,4	0,2
BT-Fahrer*innen	1,4	1,3	0,9
BT-O	1,4	1,4	1,0
BT-U	1,4	0,8	0,8

31. Wie hat sich die Zuverlässigkeit von Straßenbahn, U-Bahn und Bus seit 2023 entwickelt? (Aufstellung nach Jahren unter Nennung der ausgefallenen Leistungs-, Nutzungs- bzw. Nutzwagenkilometer erbeten.)

Zu 31.: Die BVG hat die nachfolgenden Tabellen übermittelt:

Bereich Bus:

Jahr	2023	2024	bis 31.08.2025
Ausfälle in Nwkm*	1.753.125,748	855.123,798	326.939,692
Betriebsleistung in Nwkm	97.642.486,534	95.524.706,809	63.739.527,083
Zuverlässigkeit in %	98,205	99,105	99,487

*Nwkm=Nutzwagenkilometer

Bereich U-Bahn:

Jahr	2023	2024	bis 31.08.2025
Ausfälle in Nzkm*	418.136	1.124.095	902.115
Betriebsleistung in Nzkm	20.969.255	21.734.377	14.461.058
Zuverlässigkeit in %	98,01	94,83	93,76

*Nzkm = Nutzzugkilometer

Bereich Straßenbahn:

Jahr	2023	2024	bis 31.08.2025
Ausfälle in Nzkm*	350.078	578.103	226.796
Betriebsleistung in Nzkm	22.057.383	22.253.596	14.443.619
Zuverlässigkeit in %	98,41	97,40	98,43

*Nzkm = Nutzzugkilometer

32. Wie haben sich die Ersatzverkehrsleistungen im Betriebsbereich Bus seit 2023 entwickelt und welchen Anteil machen hierbei die durch BVG und BT Berlin Transport selbst gefahrenen Leistungen in diesem Zeitraum aus? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Zu 32.: Die BVG hat dazu die nachfolgende Aufstellung übermittelt, deren Angaben die gefahrenen Nutzwagenkilometer aufzeigt.

Jahr	2023	2024	bis 31.08.2025
BVG AöR	412.929,23	34.471,20	32.104,78
BT	177.208,64	1.907,16	54.395,41
Subunternehmer	1.440.832,07	2.453.035,81	1.714.601,89
Gesamt	2.030.969,94	2.489.414,17	1.801.102,09

33. Wie stellt sich die Personalsituation im Sinne der vorliegenden Anfrage derzeit beim Betrieb der Fährflotte dar?

Zu 33.: Die BVG teilt mit, dass die Fährflotte durch einen Fremddienstleister betrieben wird. Der BVG liegen keine Informationen über einen Personalmangel bei den Fährdiensten vor.

34. Ist der Beantwortung meiner Fragen aus Sicht des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Zu 34.: Der Beantwortung der Fragen ist aus Sicht des Senats nichts hinzuzufügen.

Berlin, den 8. Oktober 2025

In Vertretung

Michael Biel

.....
Senatsverwaltung für Wirtschaft,
Energie und Betriebe