

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Dr. Kristin Brinker (AfD)

vom 6. Oktober 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 6. Oktober 2025)

zum Thema:

**Kosten, Auslastung und Vergabe des Bus-Shuttles zu Unterkünften (insb. TXL)
sowie Vergleich zu BER**

und **Antwort** vom 22. Oktober 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Oktober 2025)

Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales, Gleichstellung,
Integration, Vielfalt und Antidiskriminierung

Frau Abgeordnete Dr. Kristin Brinker (AfD)

über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei – G Sen –

Antwort
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/24040
vom 06. Oktober 2025
über Kosten, Auslastung und Vergabe des Bus-Shuttles zu Unterkünften (insb. TXL) sowie
Vergleich zu BER

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

Vorbemerkung der Abgeordneten: Diese Schriftliche Anfrage knüpft inhaltlich an die Schriftliche Anfrage Nr. 19/21667¹ an.

1. Welche Gesamtkosten fielen 2023–2025 für LAF-beauftragte Shuttle- und Sonderverkehre zum Ankunfts- und Notunterbringungseinrichtung Tegel an? Bitte je Standort/Linie: Kosten gesamt, €/Betriebsstunde, €/Wagenkilometer tabellarisch darstellen.

Zu 1.: Der Shuttle-Verkehr vom S-Bahnhof Jungfernheide zur Ankunfts- und Notunterbringungseinrichtung Tegel (ANo TXL) wird über die Linie 410 geführt.

Die Beantwortung der Fragestellung nach den Gesamtkosten für die Bereitstellung des Shuttle-Verkehrs der Linie 410 erfolgt in der Anlage zu dieser Anfrage. **Bei der Anlage zu dieser Anfrage handelt es sich um eine Verschlussache nur für den Dienstgebrauch.**

¹ <https://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/19/SchrAnfr/S19-21667.pdf>

Die Antwort auf die Schriftliche Anfrage ist ohne die Anlagen nicht als Verschlussache zu behandeln.

Die Angaben zu vertraglichen Vereinbarungen des LAF sowie zur Höhe der vereinbarten Kosten der Gewährleistung des Shuttle-Betriebs sind als Verschlussache nur für den Dienstgebrauch einzustufen, weil durch die Veröffentlichung eine Kenntnisnahme durch Unbefugte für die Interessen des Landes Berlin nachteilig sein kann.

Das Fragerecht und die Antwortpflicht gemäß § 45 Absatz 1 Verfassung von Berlin (VvB) unterliegen Grenzen, die durch das Bundesverfassungsgericht und den Verfassungsgerichtshof des Landes Berlin näher konkretisiert worden sind. Die Anlage, in der eine Angabe der Miete erfolgt, ist als Verschlussache nur für den Dienstgebrauch i. S. d. § 5 Nummer 4 der Anlage 6 zur GO Abgh und § 45 Absatz 4 der GGO I i. V. m. der Verschlussachenanordnung (VSA) einzustufen. Es besteht ein öffentliches Interesse an der Geheimhaltung gemäß § 5 Nummer 4 der Anlage 6 zur GO Abgh und § 45 Absatz 4 der GGO I i. V. m. der VSA, da die Kenntnisnahme durch Unbefugte für das Interesse des Landes Berlin nachteilig sein kann. Die vereinbarten Kostenpositionen würden bekannt und somit würden Verhandlungsspielräume des Landes Berlin bei künftigen Vergabeverfahren oder Verhandlungen am Markt eingeschränkt. Eine solche Darlegung des Rahmens in dessen Grenzen bestimmte Geschäfte abgewickelt oder Preise verhandelt werden, könnten somit für künftige Geschäfte zu Lasten des Landes ausgenutzt werden und den wirtschaftlichen Spielraum nachteilig einschränken.

Im Rahmen der Abwägung beiderseitiger Interessen nach dem Grundsatz der praktischen Konkordanz bei der Entscheidung der Frage über die Veröffentlichung dieser Daten wird durch Angaben der erfragten Daten in der Anlage als Verschlussache eine alternative Form der Beantwortung gewählt, die das Informationsinteresse des Abgeordnetenhauses unter Wahrung des Grundrechtsschutzes auf verhältnismäßige Weise befriedigt. Ohne das Gewicht des so ausgestalteten Fragerechts zu verkennen, ermöglicht die Nichtveröffentlichung dem Abgeordneten seine Kontrollrechte weitergehend wahrzunehmen.

2. Wie hoch ist der Auslastung je Fahrt? Wie viele Fahrten haben eine mittlere/maximale Auslastung und wie hoch ist der Leerfahrten-Anteil je Fahrt?

Zu 2.: Die Auslastung der Linie 410 als Sonderverkehr wurde statistisch nicht ausgewertet, es liegen dem Senat keine Erkenntnisse zur Auslastungen und zu Leerfahrten dieser Sonderlinie vor.

3. Auf welcher fachlichen Grundlage wird am TXL-Shuttle ein 10-Minuten-Takt vorgehalten? Bitte unter Nennung von Bedarfsprognosen, Spitzenzeiten und Mindeststandards erläutern?

Zu 3.: Der Taktung der Linie 410 zum ANo TXL wurde ab Oktober 2025 wie folgt geändert:

- von 00:00 Uhr bis 05:00 Uhr alle 30 Minuten jeweils von dem S+U-Bahnhof Jungfernheide und ANo TXL;
- von 05:00 Uhr bis 24:00 Uhr alle 15 Minuten jeweils von dem S+U-Bahnhof Jungfernheide und ANo TXL;

Die Änderung erfolgte, da die Belegung der Ankunfts- und Notunterbringung (ANo TXL) weniger als 2.000 Personen umfasst. Zuvor galt ab Dezember 2023 die nachfolgende Taktung, damals lebten mehr als 4.000 Menschen in ANo TXL:

- von 05:00 Uhr bis 21:00 Uhr bestand ein 10-Minuten-Takt jeweils von dem S+U-Bahnhof Jungfernheide und ANo TXL
- von 21:00 Uhr bis 01:15 Uhr bestand ein 15-Minuten-Takt jeweils von dem S+U-Bahnhof Jungfernheide und ANo TXL
- von 01:15 Uhr bis 05:00 Uhr bestand ein 30-Minuten-Takt jeweils von dem S+U-Bahnhof Jungfernheide und ANo TXL

Darüber hinaus wurde und wird die Linie 410 für einen Großteil der Mitarbeitenden vor Ort sowie Besuchenden und Gästen genutzt. Eine Bedarfsprognose wurde nicht aufgestellt. Die Notwendigkeit der Einrichtung der Shuttle-Bus-Linie ergab sich daraus, dass zu Fuß oder per Rad kein Zugang zur ANo TXL aufgrund der bestehenden Baustelle um diesen Komplex möglich ist.

4. Welche Richtwerte gelten für zumutbare Fußwege zu Haltestellen? Warum ist am Standort TXL Fußverkehr ausgeschlossen, und welche Kosten entstehen dadurch zusätzlich?

Zu 4.: Für die Zugangswege zu ÖPNV-Angeboten wird auf die Ausführungen in Kapitel III.1.2. des Nahverkehrsplans des Landes Berlin verwiesen. Der Nahverkehrsplan kann unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/nahverkehrsplan/#:~:text=Was%20ist%20ein%20Nahverkehrsplan?,di e%20Unterlagen%20dazu%20unter%20Downloads> abgerufen werden.

Die Aussagen des Nahverkehrsplans gelten nicht für Shuttle- oder Sonderverkehre außerhalb des ÖPNV.

Es besteht keine Möglichkeit für Bewohnende, Mitarbeitende, Besuchende und Gäste, ANo TXL regulär zu Fuß zu erreichen. Der Komplex befindet sich auf einem Areal zur Umsetzung des Masterplans Tegel. Auf dem Areal sind sowohl Großbaustellen als auch Baustellenverkehre vorhanden, die die Sicherheit von Zufußgehenden und Radfahrenden maßgeblich einschränken. Darüber hinaus sind einige Flächen, die am ANo TXL angrenzen, noch nicht von Kampfmitteln beräumt. Die Kosten des Shuttle-Verkehrs können aus der Antwort der Frage 1 entnommen werden. Als zusätzliche Maßnahme wird von der Tegel Projekt GmbH aufgrund der geschilderten Situation Zugangskontrollen vorgehalten. Die Sicherheitsdienstleistung ANo TXL ist darauf ausgerichtet, dass keine Personen zu Fuß das Gelände betreten oder verlassen können.

5. Wie unterscheiden sich Frequenzen, Reisezeiten, Auslastung und Kosten je Beförderungsfall zwischen TXL-Shuttle und den BER-Zuliefererverkehren; welche Gründe rechtfertigen am stillgelegten TXL eine höhere Bedienfrequenz?

Zu 5.: Die Verkehrsanbindungen der Standorte Flughafen BER und ANo TXL wurden unabhängig voneinander nach den jeweilig erwarteten verkehrlichen Bedarfen geplant. Am Flughafen BER ergänzt der Busverkehr das dort vorhandene, umfassende Schienenverkehrsangebot (Flughafenexpress, Regionalzüge, S-Bahn) und befördert nur einen kleinen Anteil des Gesamtaufkommens an Reisenden am BER.

Der BER wird aus Berlin mit sieben Busfahrten je Stunde (Linien X7, X71, 263) angebunden. Die Reisezeit zum BER ist abhängig vom konkreten Fahrtziel in Berlin. Zu Auslastung und Kosten je Beförderungsfall der BER-Zubringerbusse kann der Senat keine Angaben machen.

Entsprechend der Beantwortung der Frage 3 ist aus der Buslinie 410 keine höhere Bedienfrequenz an dem stillgelegten Flughafen TXL gegenüber den Busverkehren zum in Betrieb befindlichen Flughafen BER erkennbar.

6. Welche Alternativen (längere Takte, Integration in reguläre Linien, On-Demand, Fußweg-/Zugangsoptimierung) wurden mit welcher prognostizierten Kostenwirkung geprüft? An welche Bedingungen ist die Beendigung des TXL-Shuttles geknüpft? Gibt es einen Zeitplan?

Zu 6.: Die Integration in ein reguläres ÖPNV-Angebot wurde vor Einrichtung des Shuttleverkehrs geprüft. Auf Grund der örtlichen Gegebenheiten (keine allgemeine Zugänglichkeit des Geländes für alle Fahrgäste; Zufahrtskontrollen mit teilweise längeren Wartezeiten) war die Einrichtung eines ÖPNV-Linienverkehrsangebots jedoch nicht möglich. Für On-Demand-Angebote liegen in der Ankunfts- und Notunterbringungseinrichtung Tegel deutlich zu hohe Nutzungszahlen vor.

Berlin, den 22. Oktober 2025

In Vertretung

Max L a n d e r o

Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales, Gleichstellung,
Integration, Vielfalt und Antidiskriminierung