

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)

vom 16. Februar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Februar 2026)

zum Thema:

**Gemeinsame Fahrzeugbeschaffung im ÖPNV im Rahmen der Föderalen
Modernisierungsagenda**

und **Antwort** vom 2. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. März 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25241

vom 16.02.2026

über Gemeinsame Fahrzeugbeschaffung im ÖPNV im Rahmen der Föderalen
Modernisierungsagenda

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Im deutschen ÖPNV werden jährlich Fahrzeuge im Wert mehrerer Milliarden Euro beschafft. Fachbeiträge weisen darauf hin, dass durch gemeinsame Ausschreibungen und eine stärkere Standardisierung erhebliche Einsparungen möglich wären. Im Rahmen der Föderalen Modernisierungsagenda von Bund und Ländern (MPK Dezember 2025) wurde eine stärkere Zusammenarbeit bei der öffentlichen Beschaffung ausdrücklich als Effizienzmaßnahme benannt. Beispiele aus Deutschland und Österreich zeigen, dass gemeinsame Fahrzeugbeschaffungen Kostenreduktionen von bis zu rund 20 % ermöglichen können.

Frage 1:

Welche konkreten Beiträge hat das Land Berlin im Rahmen der Föderalen Modernisierungsagenda bislang zum Themenfeld gemeinsame Beschaffung im ÖPNV eingebracht?

Frage 2:

Beteiligt sich der Senat aktiv an Bund-Länder-Arbeitsgruppen oder Abstimmungsformaten zur Bündelung von ÖPNV-Beschaffungen?

- a. Falls ja: in welchen Gremien und mit welchen Zielsetzungen?
- b. Falls nein: warum nicht?

Antwort zu 1 und 2:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 und 2 gemeinsam beantwortet. Zur Erarbeitung der bundesweiten Föderalen Modernisierungsagenda mit über 200 Einzelmaßnahmen wurde ein umfangreicher Prozess in elf unterschiedlichen thematischen Arbeitsgruppen aufgesetzt. In den Arbeitsgruppen haben sowohl Vertreterinnen und Vertreter der Länder als auch des Bundes zusammengearbeitet.

Zur Besprechung des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder am 4. Dezember 2025 wurde die Föderale Modernisierungsagenda vorgelegt und ist beschlossen worden. Diese befindet sich nun aktuell in der Implementierungsphase. Weitere nach dem Beschluss konstituierte Bund-Länder-Arbeitsgruppen oder Abstimmungsformate zur Bündelung von ÖPNV-Beschaffungen sind dem Senat bislang noch nicht bekannt.

Frage 3:

Wie bewertet der Senat grundsätzlich das Einsparpotenzial gemeinsamer Fahrzeugbeschaffungen im ÖPNV (z. B. Skaleneffekte, geringere Variantenvielfalt, reduzierte Ersatzteil- und Schulungskosten)?

Frage 4:

Hat der Senat untersuchen lassen, welche Einsparpotenziale sich speziell für landeseigene Unternehmen (insb. BVG) durch gemeinsame Beschaffungen mit anderen Verkehrsunternehmen oder Ländern ergeben könnten?

- a. Falls ja: mit welchem Ergebnis?
- b. Falls nein: warum nicht?

Frage 8:

Welche rechtlichen, organisatorischen oder industriepolitischen Hindernisse sieht der Senat für eine stärkere Bündelung von Fahrzeugbeschaffungen im ÖPNV?

Antwort zu 3, 4 und 8:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 3, 4 und 8 gemeinsam beantwortet. Grundsätzlich wären im Bereich von ÖPNV-Fahrzeugen gerade durch die hohen Entwicklungs- und Anpassungskosten mit steigenden Stückzahlen z. T. deutliche Kostenvorteile zu realisieren. ÖPNV-Fahrzeuge werden derzeit häufig nur für einzelne Vergaben in kleineren Serien gefertigt, da sie z. T. recht unterschiedlichen Anforderungen an Leit- und Sicherheitstechnik, Lichtraumprofil, Energieversorgung, Bahnsteighöhen, Barrierefreiheit, Gestaltung und Finanzierungsmöglichkeiten erfüllen müssen. Dies bedingt einen vergleichsweise hohen spezifischen Konzeptions-, Entwicklungs- und Umsetzungsaufwand.

Aus den vorgenannten Gründen, d. h. netzspezifischen und speziellen technischen Anforderungen, sind allerdings eben gemeinsame Fahrzeugbeschaffungen häufig nicht oder

nur schwer realisierbar. Die langen Vertragslaufzeiten von häufig 10-15 Jahren erschweren eine Synchronisation von mehreren Beschaffungsvorgängen darüber hinaus erheblich.

Aufgrund der sehr spezifischen technischen Anforderungen sind daher im U-Bahn- und S-Bahn-Bereich gemeinsame Beschaffungen mit anderen Kommunen kaum umzusetzen. Denkbar wären sie grundsätzlich eher im Straßenbahnbereich und ggf. auch beim Eisenbahn-Regionalverkehr. Hier muss allerdings berücksichtigt werden, dass die Anforderungen an die Fahrzeuge und deren Gestaltung sich in Abhängigkeit vom jeweiligen konkreten Einsatzzweck, der Raumstruktur und der Nachfrage selbst in einem gemeinsamen Verkehrsverbund deutlich unterscheiden. So werden für eine hoch beanspruchte Linie wie den RE 1 andere Fahrzeuge benötigt, wie für die RB 60 von Eberswalde nach Joachimsthal, den Flughafenexpress FEX.

Eine Untersuchung möglicher Einsparpotenziale ist aufgrund der vorstehenden vielfältigen Limitierungen für gemeinsame Beschaffungen bislang nicht erfolgt. Grundsätzlich besteht in Berlin und für die Verkehrsverträge des SPNV im VBB allerdings die Möglichkeit, Fahrzeugbeschaffungen innerhalb der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Berlin (LSFB) zu bündeln. Bislang sind ausschließlich die Verkehrsunternehmen für die Fahrzeugbeschaffung im Rahmen der grundlegenden verkehrsvertraglichen Vorgaben selbst zuständig und die jeweils zuständigen Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bestellen die Verkehrsleistungen und definieren nur deren Rahmenbedingungen.

Frage 5:

An welchen bestehenden Beschaffungsk Kooperationen beteiligt sich Berlin aktuell (z. B. mit anderen Bundesländern, Verkehrsverbänden oder internationalen Partnern)?
Bitte nach Verkehrsverträgen (Bus, Tram, U-Bahn-SPNV) aufschlüsseln.

Antwort zu 5:

In Berlin wurden durch die verantwortlichen Verkehrsunternehmen bislang nur Straßenbahnen gemeinsam durch mehrere Unternehmen beschafft (BVG und Strausberger Eisenbahn).

Frage 6:

Inwieweit setzt sich der Senat für eine stärkere Vereinheitlichung technischer Anforderungen (z. B. Plattformkonzepte, Türanordnungen, IT-Schnittstellen) bei Fahrzeugbeschaffungen ein, um Skaleneffekte zu ermöglichen?

Antwort zu 6:

Der Bundesverband Schienennahverkehr e.V. (BSN), eine Vereinigung der SPNV-Aufgabenträger, in der der VBB die beiden Länder Berlin und Brandenburg vertritt, hat bereits vor einigen

Jahren eine einheitliche Empfehlung für Anforderungen an Fahrzeuge in Vergabeverfahren erstellt. Diese wird mit dem Ziel einer stärkeren Fahrzeugstandardisierung und besseren Interoperabilität kontinuierlich weiterentwickelt.

Frage 7:

Welche Vorgaben oder Empfehlungen gibt der Senat landeseigenen Unternehmen wie der BVG hinsichtlich gemeinsamer Beschaffung oder Standardisierung?

Antwort zu 7:

Der Senat macht den Verkehrsunternehmen im SPNV und der BVG diesbezüglich über die Regelungen des Verkehrsvertrages hinaus, der die entsprechenden Rahmenbedingungen des Nahverkehrsplanes abbildet, keine Vorgaben.

Frage 9:

Wie bewertet der Senat die Aktivitäten anderer Bundesländer bzw. Verkehrsunternehmen bei gemeinsamen Ausschreibungen, und welche Schlussfolgerungen zieht er daraus für Berlin?

Antwort zu 9:

In einigen Bundesländern gibt es Fahrzeugpoolmodelle, die Schienenfahrzeuge landesweit für die Vergabeverfahren aller dortigen Aufgabenträger bereitstellen können (so z. B. in Niedersachsen, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz). In Schleswig-Holstein und auch in Berlin ist mit der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Berlin (LSFB) etwas vergleichbares in Vorbereitung.

Grundsätzlich sind die Ausgangsbedingungen in Berlin jedoch bereits deutlich besser, da es hier auf dem Gebiet der Länder Berlin und Brandenburg koordiniert durch den VBB eine großflächige, gemeinsame Vergabe von Verkehrsleistungen und in der Folge auch Fahrzeugbeschaffungen gibt. Insofern sind viele der Ziele schon erreicht, die etwa Baden-Württemberg durch den Landes-Fahrzeugpool mit Blick auf einheitlichere Ausgangsbedingungen innerhalb der 19 regionalen Verkehrs- und Tarifverbände noch anstrebt.

Mit der LSFB – wenn diese auch im Bereich des Bahn-Regionalverkehrs tätig würde – ließen sich sicherlich auch in geringerem Umfang wirtschaftliche Vorteile bei einer vergabernetzübergreifenden Fahrzeugbeschaffung realisieren. Der Hauptvorteil sind hier jedoch die besonders günstigen Finanzierungsbedingungen annähernd auf dem Refinanzierungsniveau des Landes Berlin.

Frage 10:

Plant der Senat, sich künftig stärker an gemeinsamen Beschaffungsinitiativen zu beteiligen oder eigene Initiativen hierzu zu starten?

- a. Falls ja: welche und in welchem Zeitrahmen?
- b. Falls nein: warum nicht?

Antwort zu 10:

Auch weiterhin wird der Senat die Vereinheitlichungsbestrebungen für Fahrzeuge beim Bundesverband Schienennahverkehr e.V. unterstützen. Im Fokus liegen eine weitere Vereinheitlichung der gemeinsamen Vergaberahmenbedingungen im VBB und die Nutzung der Potenziale der LSF.

Berlin, den 02.03.2026

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