

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Johannes Kraft (CDU)

vom 16. Februar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Februar 2026)

zum Thema:

Kostenvergleich der Verkehrsmittel im öffentlichen Personennahverkehr

und **Antwort** vom 2. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 5. März 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Johannes Kraft (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25247
vom 16.02.2026
über Kostenvergleich der Verkehrsmittel im öffentlichen Personennahverkehr

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 und Kenntnis 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.

Frage 1:

Wie hoch sind die (Gesamt-, Einzel- und Gemein-) Kosten für die einzelnen Verkehrsmittel im ÖPNV Berlins pro Personenkilometer bei Leerfahrt, durchschnittlicher Auslastung und Vollauslastung des Beförderungsgefäßes?
(Bitte für die einzelnen in Berlin im Betrieb befindlichen Verkehrsmittel und Baureihen jeweils tabellarisch angeben)

Antwort zu 1:

Die Vergütung des mit der BVG geschlossenen Verkehrsvertrags erfolgt weder in Abhängigkeit der Auslastung des Beförderungsgefäßes, noch in Abhängigkeit der Gefäßgröße bzw. einzelner Baureihen oder den einzelnen Betriebsbereichen. Demzufolge hält die BVG die gewünschten Kostensätze nicht vor. Bezugnehmend auf den im Jahr 2024 entstandenen Vergütungsanspruch

aus dem BVG-Verkehrsvertrag¹ und den erbrachten Personenkilometern (PKM) ergibt sich für die BVG-Verkehre ein Zuschussbedarf von rund 0,158 Euro pro PKM.

In den Verkehrsverträgen im SPNV (S-Bahn und Eisenbahnregionalverkehr) erfolgt die Vergütung ebenfalls nicht in Abhängigkeit der Auslastung des Beförderungsgefäßes, auch sind in der Regel keine linienbezogenen Vergütungssätze je nach Abhängigkeit der eingesetzten Gefäßgröße oder Baureihen vereinbart. Insofern liegen auch im SPNV die gewünschten Kostensätze nicht vor. Bezugnehmend auf den voraussichtlich im Jahr 2024 entstandenen Zuschussbedarf² in den Verkehrsverträgen im SPNV und den erbrachten PKM³ ergibt sich für S-Bahnverkehre ein Zuschussbedarf von rund 0,109 Euro pro PKM und im Eisenbahnregionalverkehr von rund 0,067 Euro pro PKM. Dabei ist im Eisenbahnregionalverkehr zu erkennen, dass der Zuschussbedarf pro PKM in den Verkehrsverträgen, in denen tendenziell größere Sitzplatzkapazitäten pro Fahrt angeboten werden (Netz Elbe-Spree und Netz Nord-Süd), niedriger ist als in den Verkehrsverträgen, in denen tendenzielle eher geringere Sitzplatzkapazitäten pro Fahrt angeboten werden (Netz Nordwestbrandenburg, Netz Ostbrandenburg, Netz Heidekrautbahn).

Bei der Betrachtung der PKM ist allerdings auch zu beachten, dass die durchschnittliche Reiseweite in den einzelnen Verkehrsmitteln sehr unterschiedlich ist. Während im Eisenbahnregionalverkehr, bei der S-Bahn und bei der U-Bahn größere Reiseweiten zurückgelegt werden, liegen diese bei Straßenbahn und Bus weit darunter. Zum Vergleich sind daher in der nachfolgenden Tabelle die PKM und die bei den einzelnen Verkehrsmitteln erbrachte Leistung im Jahr 2024 gegenübergestellt:

in Mio.	Regionalverkehr	S-Bahn	U-Bahn	Straßenbahn	Bus
PKM	1.346,7	4.420,5	2.529,0	687,4	1.512,0
Zugkm / Nutzkm	8,1 Zugkm	27,9 Zugkm	20,7 NutzZkm	21,8 NutzZkm	90,8 NutzWkm

Quelle PKM: Angaben des VBB bzw. Bericht zum Jahresabschluss 2024 der BVG

Quelle Zugkm / Nutzkm: Angaben des VBB aus dem „Bericht über den Regional- und S-Bahnverkehr im Land Berlin, Berichtsjahr 2024“ bzw. Angaben gemäß Jahresschlussabrechnung 2024 der BVG

Frage 2:

Wie hoch werden diese Kosten beim Einsatz von teilautomatisiertem Fahren (CBTC) in der Berliner U-Bahn sein?

¹ Inklusive Ausgleichsleistungen für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen, der Dekarbonisierung des Busverkehrs sowie dem Ausgleich für Schüler- und Ausbildungsverkehr, der kostenlosen Schülerbeförderung und dem Landesbeschäftigtenticket.

² Grundlage sind die gegenüber dem Hauptausschuss berichteten Werte aus dem „Bericht über den Regional- und S-Bahnverkehr im Land Berlin, Berichtsjahr 2024“ (Rote Nummer 1910 A vom 26.08.2025). Bei diesen Angaben handelt es sich um vorläufige Werte, welche erst im Rahmen der Schlussabrechnungen final abgestimmt werden.

³ Im S-Bahnverkehr bezogen auf das gesamte Netz einschließlich der Linienäste im Land Brandenburg. Im Eisenbahnregionalverkehr bezogen auf das Gebiet des Landes Berlin.

Antwort zu 2:

Da nach Aussage der BVG im teilautomatisierten Betrieb vorerst weiterhin ein Fahrer bzw. eine Fahrerin im Führerstand der U-Bahn anwesend sein würde, geht die BVG bei einem gleichen Takt zurzeit nicht von einer Auswirkung auf die Kosten je Nutzkilometer aus.

Berlin, den 02.03.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt