

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Tino Schopf und Sven Meyer (SPD)

vom 23. Februar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 2. März 2026)

zum Thema:

Unsere BVG: Tragende Säule der modernen Mobilität und der Verkehrswende in Berlin

und **Antwort** vom 16. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. März 2026)

Senatsverwaltung für Wirtschaft,
Energie und Betriebe

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

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25378
vom 23. Februar 2026
über Unsere BVG: Tragende Säule der modernen Mobilität und der Verkehrswende in
Berlin

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, Busfahrer:innen sowie Beschäftigte in den Bereichen Technik/Werkstätten und Verwaltung 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:

Personalbestand (in Köpfen	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2025
Personalbestand Konzern	15.574	16.024	16.280
Fahrer:innen BVG AöR	5.814	5.801	5.970
BVG Fahrer:innen Bus	3.751	3.736	3.807

BVG Fahrer:innen U-Bahn	662	657	678
BVG Fahrer:innen Straßenbahn	1.401	1.408	1.485
BT-Fahrer:innen	1.636	1.592	1.755
BT-Omnibus (BT-O)	1.481	1.453	1.618
BT-U-Bahn (BT-U)	155	139	137
Fahrer:innen Konzern	7.450	7.393	7.725
Technik/Werkstatt BVG AöR	3.556	3.692	3.712
Verwaltung BVG AöR	1.776	1.871	1.825
**Sonstige BVG AöR	2.611	2.754	2.754
Technik/Werkstatt BT	11	11	11
Verwaltung BT	22	22	21
**Sonstige BT	73	207	149
**Sonstige Töchter	65	74	83

Hinweis: Die dargestellten Zahlen sind vorläufig und stehen unter dem Vorbehalt der noch ausstehenden Prüfung im Rahmen des jährlichen Wirtschaftsprüfungsverfahrens.

****Erläuterung:** Die BVG teilt mit, dass es sich bei der Bezeichnung „Sonstige“ um Transportarbeiter:innen, Reinigungskräfte, Wagenwäscher:innen, Teilereiniger:innen, Köche/Köchinnen, Küchenarbeiter:innen, Grundstückswärter:innen, Pförtner:in, Arzt/Ärztin und Medizinische Fachangestellte handelt.

2. Wie viele Straßenbahnfahrer:innen, U-Bahn-Fahrer:innen, Busfahrer:innen sowie Beschäftigte in den Bereichen Technik/Werkstätten und Verwaltung 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:

Personalbestand in Teilzeit (in Köpfen)	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2025
Personalbestand Konzern	3.535	3.664	3.606
Fahrer:innen BVG AöR	1.837	1.879	1.817

BVG Fahrer:innen Bus	901	904	903
BVG Fahrer:innen U-Bahn	323	309	292
BVG Fahrer:innen Straßenbahn	613	666	622
BT-Fahrer:innen	188	176	186
BT-O	176	166	177
BT-U	12	10	9
Fahrer:innen Konzern	2.025	2.055	2.003
Technik/Werkstatt	349	393	417
Verwaltung BVG AöR	388	411	405
Sonstige BVG AöR	752	779	760
Technik/Werkstatt BT	1	2	2
Verwaltung BT	6	5	3
Sonstige BT	1	1	1
Sonstige Töchter	13	18	15

Hinweis: Die dargestellten Zahlen sind vorläufig und stehen unter dem Vorbehalt der noch ausstehenden Prüfung im Rahmen des jährlichen Wirtschaftsprüfungsverfahrens.

3. Wie viele Straßenbahnfahrer:innen, U-Bahn-Fahrer:innen, Busfahrer:innen sowie Beschäftigte in den Bereichen Technik/Werkstätten und Verwaltung 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:

Personalbestand in Vollzeit (in Köpfen)	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2025
Personalbestand Konzern	12.039	12.360	12.674
Fahrer:innen BVG AöR	3.977	3.922	4.153
BVG-Fahrer:innen Bus	2.850	2.832	2.904
BVG Fahrer:innen U-Bahn	339	348	386
BVG Fahrer:innen Straßenbahn	788	742	863

BT-Fahrer:innen	1.448	1.416	1.569
BT-O	1.305	1.287	1.441
BT-U	143	129	128
Fahrer:innen Konzern	5.425	5.338	5.722
Technik/Werkstatt BVG AöR	3.217	3.299	3.295
Verwaltung BVG AöR	1.388	1.460	1.420
Sonstige BVG AöR	1.859	1.975	1.994
Technik/Werkstatt BT	10	9	9
Verwaltung BT	16	17	18
Sonstige BT	72	206	148
Sonstige Töchter	52	56	68

Hinweis: Die dargestellten Zahlen sind vorläufig und stehen unter dem Vorbehalt der noch ausstehenden Prüfung im Rahmen des jährlichen Wirtschaftsprüfungsverfahrens.

4. Wie viele Straßenbahnfahrer:innen, U-Bahn-Fahrer:innen, Busfahrer:innen sowie Beschäftigte in den Bereichen Technik/Werkstätten und Verwaltung 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	31.12.2025
Fahrer:innen BVG AöR	251	307	270
BVG Fahrer:innen Bus	178	234	201
BVG Fahrer:innen U-Bahn	23	26	29
BVG Fahrer:innen Straßenbahn	50	47	40
BT-Fahrer:innen	151	116	104
BT-O	143	112	101

BT-U	8	4	3
Fahrer:innen Konzern	402	423	374

Hinweis: Die dargestellten Zahlen sind vorläufig und stehen unter dem Vorbehalt der noch ausstehenden Prüfung im Rahmen des jährlichen Wirtschaftsprüfungsverfahrens.

Die BVG teilt mit, dass es Beschäftigte außerhalb der Berufsgruppe der Fahrpersonale gibt, die mit einer Nebenabrede im Fahrdienst tätig sein könnten. Da diese Personen nicht regulär dem aktiven Fahrdienst zur Verfügung stehen, werden diese Beschäftigten nicht ausgewertet.

5. Wie viele Straßenbahnfahrer:innen, U-Bahn-Fahrer:innen, Busfahrer:innen sowie Beschäftigte in den Bereichen Technik/Werkstätten und Verwaltung 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 ohne Fahrer:innen in Ausbildung mit Nebentätigkeit	2023	2024	2025	28.02.2026
Fahrer:innen BVG AöR	272	309	341	345
Fahrer:innen Bus	165	186	192	196
Fahrer:innen U-Bahn	28	32	43	41
Fahrer:innen Straßenbahn	79	91	106	108
BT Fahrer:innen	27	29	42	44
BT-O	25	27	39	41
BT-U	2	2	3	3
Fahrer:innen Konzern	299	338	383	389

Die erfragten Daten zu den Beschäftigten der Bereiche Technik / Werkstätten und Verwaltung konnten im Rahmen der zur Verfügung stehenden Zeit nicht ermittelt werden.

6. Wie viele Straßenbahnfahrer:innen, U-Bahn-Fahrer:innen, Busfahrer:innen sowie Beschäftigte in den Bereichen Technik/Werkstätten und Verwaltung 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 (in Köpfen)	2023	2024	2025
Fahre:innen BVG AöR	220	258	198
BVG Fahrer:innen Bus	156	174	136
BVG Fahrer:innen U-Bahn	19	26	18
BVG Fahrer:innen Straßenbahn	45	58	44
BT-Fahrer:innen	206	211	181
BT-O	163	163	152
BT-U	43	48	92
Fahrer:innen Konzern	426	469	379
Technik/Werkstatt BVG AöR	94	112	105
Verwaltung BVG AöR	59	62	47
Sonstige BVG AöR	68	91	79

Hinweis: Die dargestellten Zahlen sind vorläufig und stehen unter dem Vorbehalt der noch ausstehenden Prüfung im Rahmen des jährlichen Wirtschaftsprüfungsverfahrens.

7. Wie hoch war in der Zeit von 2023 bis heute das Durchschnittsalter der Straßenbahnfahrer:innen, U-Bahn-Fahrer:innen, Busfahrer:innen sowie der Beschäftigten in den Bereichen Technik/Werkstätten und Verwaltung bei 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	31.12.2025
Fahrer:innen BVG AöR	47	48	47
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	45
Technik/Werkstatt BVG AöR	45	45	45
Verwaltung BVG AöR	47	47	47

Sonstige BVG AöR	48	47	47
Technik/Werkstatt BT	47	45	46
Verwaltung BT	51	49	50
Sonstige BT	44	40	41

Hinweis: Die dargestellten Zahlen sind vorläufig und stehen unter dem Vorbehalt der noch ausstehenden Prüfung im Rahmen des jährlichen Wirtschaftsprüfungsverfahrens.

8. Wie viele Straßenbahnfahrer:innen, U-Bahn-Fahrer:innen, Busfahrer:innen sowie Beschäftigte in den Bereichen Technik/Werkstätten und Verwaltung hat die BVG in der Zeit von 2023 bis heute neu eingestellt? (Aufstellung inklusive BT Berlin Transport nach Jahren und Verkehrsmittel erbeten.)

Zu 8.: Die BVG hat dazu die nachfolgende Übersicht übermittelt:

Neueinstellungen Fahrer:innen	2023	2024	2025
Fahrer:innen BVG AöR	967	954	1.019
Extern Fahrer:innen Bus	211	120	103
Fahrer:innen Ausbildung	404	497	464
Extern Fahrer:innen U-Bahn	74	17	12
Fahrer:innen Ausbildung	60	111	169
Fahrer:innen Straßenbahn	7	4	8
Fahrer:innen Ausbildung	211	205	263
BT Fahrer:innen	109	308	290
Extern Fahrer:innen BT-O	39	66	64
Fahrer:innen Ausbildung	46	197	201
Extern Fahrer:innen BT-U	1	1	0
Fahrer:innen Ausbildung	23	44	25
Fahrer:innen Konzern	1.076	1.262	1.309
Technik/Werkstatt BVG AöR	262	356	257
Verwaltung BVG AöR	189	182	78
Sonstige BVG AöR	252	298	207

Hinweis: Die dargestellten Zahlen sind vorläufig und stehen unter dem Vorbehalt der noch ausstehenden Prüfung im Rahmen des jährlichen Wirtschaftsprüfungsverfahrens.

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

Zu 9.: Die BVG hat dazu die nachfolgende Übersicht übermittelt:

Externe Abgänge Fahrer:innen in der Ausbildung (in Köpfen)	2023	2024	2025
Fahrer:innen BVG AöR	88	123	184
Extern Fahrer:innen Bus	39	64	63
davon AN-seitig	8	15	12
Extern Fahrer:innen U-Bahn	14	33	68
davon AN-seitig	2	7	11
Fahrer:innen Straßenbahn	35	26	53
davon AN-seitig	11	7	17
BT Fahrer:innen	14	20	59
Extern Fahrer:innen BT-O	5	10	47
davon AN-seitig	5	8	35
Extern Fahrer:innen BT-U	9	10	12
davon AN-seitig	9	3	4
Fahrer:innen Konzern	102	143	243
Kaufmännische Auszubildene	2	0	2
Technische Auszubildende	34	36	27
Fachkräfte im Fahrbetrieb	18	12	19

Hinweis: Die dargestellten Zahlen sind vorläufig und stehen unter dem Vorbehalt der noch ausstehenden Prüfung im Rahmen des jährlichen Wirtschaftsprüfungsverfahrens.

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

10. 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 sowie Krankenquote erbeten.)

Zu 10.: Die BVG hat dazu die nachfolgende Übersicht übermittelt:

Anzahl Fahrschullehrer:innen in Köpfen	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2025
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
Fahrschullehrer:innen Konzern	58	62	63
Krank ohne “krank ohne Bezüge” in %			
BVG AöR	7,8	10,4	9,4
Bus	10,6	8,4	10,4
U-Bahn	4,4	8,0	
Straßenbahn	8,7	13,6	12,0
BT	-	-	-
BT-O	-	-	-
BT-U	-	-	-
Fahrschullehrer:innen Konzern	7,8	10,4	9,4

Hinweis: Die dargestellten Zahlen sind vorläufig und stehen unter dem Vorbehalt der noch ausstehenden Prüfung im Rahmen des jährlichen Wirtschaftsprüfungsverfahrens.

11. Inwieweit reichen derzeit die Kapazitäten der Fahrschulen für Straßenbahn, U-Bahn und Bus aus, um den zukünftigen Mehrbedarf durch Rentenabgänge und Streckenerweiterungen sicherzustellen und mit welchen konkreten Maßnahmen wird dieser Entwicklung begegnet? (Aufstellung der Maßnahmen nach Verkehrsmitteln erbeten.)

Zu 11.: 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 den Planungen der zukünftigen Kapazitäten der Fahrschule U-Bahn und in der Betriebsschule Omnibus sind etwaige Mehrbedarfe berücksichtigt.

12. 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? (Konkrete Aufstellung nach Jahren sowie Verkehrsmitteln sowie zzgl. Prognose bis 2030 erbeten.)

Zu 12.: Die BVG teilt mit, dass die Fahrschule der Straßenbahn in Früh- und Spätschichten arbeitet. Die genaue Anzahl der Schichten richtet sich nach den jeweiligen Bedarfen und kann unterjährig variieren. Für die Fahrpersonalausbildung werden im Durchschnitt 3 – 5 Ausbildungsschichten geplant und besetzt.

Im U-Bahnbereich sind es durchschnittlich etwa 20 Dienste je Arbeitstag.

Im Bereich Omnibus gibt keine fest definierten Dienste, die zu besetzen sind. Die Anzahl der eingesetzten Fahr- und Personallehrer richtet sich nach dem jeweiligen Bedarf und kann sich im Jahresverlauf verändern. Insgesamt stehen 27 Fahr- und Personallehrer zur Verfügung. Sie werden in verschiedenen Lehrgängen zu den Themen Führerschein,

Theorie und Praxis, Lkw-Führerschein, FiF-Ausbildung, EU-Schulungen, ÖPNV-Kurse sowie Typenschulungen eingesetzt.

Insgesamt wird derzeit von einem weitgehend konstanten Mitarbeitendenbedarf in den Fahrschulen ausgegangen. Die Planungen erfolgen entsprechend. Vor dem Hintergrund der Strategie „Stabilität vor Wachstum“ liegt der Fokus der kommenden Jahre darauf, eine verlässliche und leistungsfähige Grundlage für die Mobilität der Fahrgäste sicherzustellen. Gleichzeitig bereitet sich das Unternehmen darauf vor, zukünftiges Wachstum gezielt und nachhaltig umzusetzen. Künftige Bedarfe werden an dieser strategischen Ausrichtung orientiert. Konkrete Prognosen können daher noch nicht benannt werden.

13. Wie viele Straßenbahnfahrer:innen, U-Bahn-Fahrer:innen und Busfahrer:innen sowie Beschäftigte in den Bereichen Technik/Werkstätten und Verwaltung werden bis 2030 altersbedingt aus dem Dienst ausscheiden und wie viele Mitarbeitende werden nötig sein, um die Bedarfe bis 2030 zu kompensieren? (Aufstellung inklusive BT Berlin Transport nach Jahren und Verkehrsmittel erbeten.)

Zu 13.: Die BVG hat hierzu die folgende Übersicht übermittelt:

Anzahl rentenbedingter Abgänge in Köpfen	2026-2030
BVG AöR Fahrer:innen	894
BVG Fahrer:innen Bus	565
BVG Fahrer:innen U-Bahn	83
BVG Fahrer:innen Straßenbahn	246
BT-Fahrer:innen	184
BT-O	178
BT-U	6
Fahrer:innen Konzern	1.078
Technik/Werkstatt BVG AöR	649
Verwaltung BVG AöR	321
Sonstige BVG AöR	544

14. Welche aktuellen Sachstände liegen derzeit zu den konkreten Maßnahmen von BVG und BT Berlin Transport (bezogen auf Antwort auf Frage 19.) in Drs. 19/23 940) vor? (Aufstellung der jeweiligen Sachstände (Evaluierungen, Ergebnisse, etc.) erbeten.)

Zu 14.: Die BVG teilt zu den Maßnahmen, die unternommen werden, um das altersbedingte Ausscheiden von Beschäftigten zu kompensieren, folgende Sachstände mit:

- Stärkung der Arbeitgebermarke durch Personalmarketingmaßnahmen (u. a. Tarifikampagne ab Q2/2025, neue Karrieremotive und Karrierevideos) sowie Umzug und Refresh der Karriereseite

- Fortsetzung des Ausbaus von Quereinstiegsmöglichkeiten im Fahrdienst und Sicherheitsbereich durch interne Qualifizierungsprogramme
- Weiterentwicklung des Mitarbeitendenempfehlungsprogramms mit erweiterten Anreizen; stabile Zahl eingehender Empfehlungen
- Digitalisierung und Optimierung der Recruitingprozesse, Einführung des Recruiting-Tools Smart Recruiters
- Stärkung der Berufsausbildung sowie gezielte Nachwuchs- und Talententwicklung (u. a. JUMP-Programm, aktueller Programmstart steht unmittelbar bevor), Ausbildungszahlen bleiben auf hohem Niveau, das Übernahmeversprechen sichert langfristig Fachkräfte, indem eine erfolgreiche Integration in die Zielbereiche sichergestellt wird
- Weiterentwicklung von Gesundheits- und Diversitymaßnahmen sowie Durchführung regelmäßiger Mitarbeitendenbefragungen (Impulsbefragung 2025 ausgewertet)
- Umsetzung moderner Recruitinginitiativen (Job-Events, Messen, Employer-Branding-Videos, Corporate Influencer)
- Sprachförderung und digitale Lernangebote zur Unterstützung der Integration
- Kontinuierliche Weiterentwicklung von Entgeltstrukturen und Arbeitsbedingungen im Rahmen von Tarifverhandlungen.

15. 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, dem Verkehrsvertrag mit dem Land Berlin sowie altersbedingten Abgängen und Fluktuationen gerecht zu werden? (Konkrete Aufstellung nach Betriebsbereichen (unter Nennung der Verkehrsmittel) und Jahren erbeten.)

Zu 15: Die BVG hat hierzu die folgenden Daten übermittelt:

Einstellungsbedarfe	<u>2026-2030</u>
Fahrer:innen BVG AöR	4.600
Fahrer:innen Bus	2.990
Fahrer:innen U-Bahn	480
Fahrer:innen Straßenbahn	1.130
BT Fahrer:innen	932
Fahrer:innen Konzern	5.532
Technik/Werkstatt BVG AöR	1.596
Verwaltung BVG AöR	795
Sonstige BVG AöR	677
Verwaltung BT	17

16. Welche aktuellen Sachstände liegen derzeit zu den von BVG und BT Berlin Transport formulierten nötigen Schritte der Landespolitik vor, welche die Unternehmen bei der Erfüllung der verkehrlichen Bedarfe einer wachsenden Stadt bestmöglich unterstützen sollen? (Aufstellung der jeweiligen Sachstände zu den in Antwort auf Frage 21.) in Drs. 19/23 940 genannten Maßnahmen erbeten.)

Zu 16.: Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

Tarifentwicklungen besser in Verkehrsvertrag abbilden

Die Verkehrsvertragsrevision wurde unter Berücksichtigung der aktuellen wirtschaftlichen Lage sowie der vorgesehenen Tarifanpassungen abgeschlossen. Damit wurden Entwicklungen aus den vergangenen Tarifabschlüssen bereits teilweise berücksichtigt.

Dennoch zeigt sich, dass aktuelle Tarifentwicklungen in repräsentativen Tarifvertragsabschlüssen auch in langfristig angelegten Verkehrsverträgen dauerhaft und systematisch abgebildet werden müssen. Insbesondere steigende Personalkosten sollten daher über geeignete Mechanismen – etwa einen Preisgleitfaktor (vgl. Hessenindex – Preisgleitfaktor für den hessischen Omnibusverkehr) – verankert werden. Andernfalls besteht die Gefahr, dass Kostensteigerungen einseitig von den Verkehrsunternehmen getragen werden müssen.

Eine solche Regelung ist notwendig, um die wirtschaftliche Stabilität der Unternehmen sowie die langfristige Sicherstellung des Personalbedarfs zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang sollten auch personalbezogene Kostenbestandteile wie beispielsweise die betriebliche Altersvorsorge angemessen berücksichtigt werden.

Bezahlbaren Wohnraum schaffen

Der Berliner Senat hat eine ressortübergreifende Arbeitsgruppe zum Beschäftigtenwohnen eingerichtet, die Flächenpotenziale prüft, Vergabekriterien erarbeitet und die Umsetzung von Wohnraum für Beschäftigte im öffentlichen Dienst und von Landesunternehmen koordiniert. Ziel ist die Unterstützung bei Fachkräftesicherung und Personalbindung.

Beschleunigung des Oberflächenverkehrs der BVG (Bus und Tram)

Ein besseres Durchkommen führt zur Entlastung und hat deshalb einen positiven Effekt auf die Attraktivität des Fahrer:innenberufes. Notwendig wären:

- 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.

Zu aktuellen Maßnahmen, die gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) umgesetzt werden, wird auf die Beantwortung der Frage 17 verwiesen.

Schnellere und einheitliche Genehmigungsprozesse in den Bezirken

Für die zügigere Umsetzung von Maßnahmen der Sozial- und Haltestelleninfrastruktur helfen einheitliche Prozesse in ganz Berlin. Eine bessere Sozial- und Haltestelleninfrastruktur trägt maßgeblich zur Verbesserung des Arbeitsalltags des Fahrpersonals bei. Hierzu findet ein enger Austausch mit der SenMVKU statt.

Aktuelle Sachstände, die Maßnahmen betreffen, die auf Ebene des Bundes oder in bundesweiten Gremien adressiert werden, etwa im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz, bei Gesetzgebungs- oder Finanzierungsfragen des Bundes oder bei länderübergreifenden Abstimmungen zur Weiterentwicklung des ÖPNV, wie z.B. die Erleichterung des Führerscheinerwerbs durch die Integration der Berufskraftfahrerqualifikation in die Fahrausbildung nach österreichischem Vorbild, liegen der BVG nicht vor.

17. In welchen konkreten Intervallen finden Abstimmungsrunden zwischen SenMVKU und BVG zur Beschleunigung des Oberflächenverkehrs der BVG (Bus und Straßenbahn) statt? Welche konkreten Maßnahmen hat die BVG in diesen Zusammenhang vorgeschlagen und welche dieser Maßnahmen wurden seit 2023 umgesetzt bzw. nicht umgesetzt? (Aufstellung nach Jahren sowie Nennung der Gründe bei Nicht-Umsetzung erbeten.)

Zu 17.: Die BVG teilt mit, dass in regelmäßigen Abständen von etwa sechs bis acht Wochen Abstimmungsrunden zu Beschleunigungsmaßnahmen im Oberflächenverkehr stattfinden. Inhaltlicher Schwerpunkt ist insbesondere die Reduzierung von Verlustzeiten an Lichtsignalanlagen (LSA), beispielsweise durch die Einrichtung bzw. Optimierung von ÖPNV-Vorrangschaltungen sowie die Bearbeitung identifizierter Problempunkte im Netz.

Maßnahmenkatalog der BVG

Lichtsignalanlagen - Bevorrechtigung ÖPNV

01002 Fennstraße (Busschleuse)	2023 abgeschlossen
14015 Olbersstraße/Gaußstraße	2023 abgeschlossen
17058 Perleberger Straße/Birkenstraße	2023 abgeschlossen
28019 Rosenthaler Str./Gipsstr.-Weinmeisterstr.	2023 abgeschlossen
18212 Landsberger Allee/Liebenwalder Str.- Siegfriedstr.	2024 abgeschlossen
18232 Frankfurter Allee/Buchberger Str.- Atzpodienstr.	2024 abgeschlossen
01049 Seestr. / Sylter Str.	2025 abgeschlossen
06119 Baumschulenstr./Sonnenallee - Südostallee	2025 abgeschlossen
15074 Buckower Damm/ Alt-Buckow- Johannisthaler Chaussee	2025 abgeschlossen
07152 Unter den Linden/Friedrichstr.	2026 abgeschlossen
28263 Berliner Allee/Buschallee	2026 abgeschlossen
18229 Frankfurter Allee/Gürtelstr.	in Bearbeitung
09233 Klosterstr./Altonaer Str.	in Bearbeitung

09234 Seeburger Str./Klosterstr.-Wilhelmstr.	in Bearbeitung
18254 Warschauer Str. (Rudolfstr.)	in Bearbeitung
18056 Danziger Str. / Kniprodestr.	in Bearbeitung
18224 Frankfurter Tor	in Bearbeitung
12014 Potsdamer Str./M.-Buber-Str.- Onkel-Tom-Str.	in Bearbeitung
12015 Berliner Str.- Potsdamer Str./ Clayallee- Teltower D.	in Bearbeitung
12016 Berliner Str./ Seehofstr.	in Bearbeitung
01032 Nettelbeckplatz: Reinickendorfer Str./Gerichtstr.	in Bearbeitung
01033 Nettelbeckplatz: Pankstr./Reinickendorfer Str.	in Bearbeitung
18179 Alexanderplatz/Alexanderstr.	zurückgestellt
18335 Danziger Str. - Petersburger Str. / Landsberger Allee	zurückgestellt
17091 Invalidenstr./Clara-Jaschke -Str. - Lehrter Str.	in Prüfung
17093 B96 - Minna-Cauer-Str./Invalidenstr.	in Prüfung
17094 Invalidenstr./Friedrich-List-Ufer	in Prüfung
08046 Eichborndamm/Am Nordgraben	in Prüfung
14071 Eichborndamm/ Waldstr. - Wittestr.	in Prüfung
08084 Waidmannsluster Damm/S Waidmannslust	in Prüfung

Bussonderfahrstreifen (BSF)

Hildburghäuser Straße, zwischen Tirschenreuther Ring und Nahmitzer Damm/Marienfelder Allee	2024 abgeschlossen
Reichpietschufer, zwischen Tiergartentunnel und Potsdamer Straße	Angeordnet, wartet auf Umsetzung
Kurt-Schumacher-Damm, zwischen Heckerdamm und Jakob-Kaiser-Platz	Angeordnet, wartet auf Umsetzung
Schillstraße, zwischen Wichmannstraße und Kurfürstenstraße	Angeordnet, Umsetzung nach Beendigung der Hochbaumaßnahme
Clayallee, zwischen Scharfestraße und Potsdamer Straße	in Anhörung
Teltower Damm, zwischen ggü. Kirchstraße bis Haltestelleneinfahrt Zehlendorf Eiche	zurückgestellt (Einspruch Gewerbetreibender)
Invalidenstraße, zwischen Friedrich-List-Ufer und Alexanderufer	zurückgestellt
Invalidenstraße, zwischen Alexanderufer und ggü. Friedrich-List-Ufer	verworfen

Sonstiges

Wollankstraße - Einrichtung von Lieferzonen	2023 abgeschlossen
Gleisabmarkierung Wendenschloßstraße	in Planung

In der für die ÖPNV-Beschleunigung eingerichteten Taskforce Beschleunigung (TFB) finden zwischen dem Senat und der BVG verschiedene Besprechungen statt. Auf Arbeitsebene finden Abstimmungsrunden nach Bedarf in unregelmäßigen Abständen von etwa ein bis drei Monaten statt. Das zugehörige Steuerungsgremium und der Lenkungskreis Beschleunigung tagen etwa alle drei Monate.

Bei allen Projekten an Lichtsignalanlagen (LSA) wird die ÖPNV Beschleunigung immer mit betrachtet und nach Möglichkeit optimiert.

Speziell im Rahmen der TFB werden von der BVG auf Basis von Fahrzeitanalysen Brennpunkte identifiziert, an denen der Bus- oder Straßenbahnverkehr erhebliche Einschränkungen aufweist. Diese werden zwischen dem Senat und der BVG besprochen und mögliche Abhilfe-Maßnahmen geprüft und ggf. veranlasst. Die Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen erfordern in der Regel externe Planungsaufträge zur Lichtsignalanlagen-Verkehrstechnik und fallweise auch für den Straßenbau mit vorlaufender Abschätzung der Kosten und Finanzierungssicherung. Entsprechend lang ist die Zeitdauer vom Beschluss einer Maßnahme bis zu deren finaler Umsetzung.

Seit Ende 2023 stehen zur Umsetzung von TFB-Maßnahmen grundsätzlich immer 10 priorisierte Projekte teilweise mit jeweils mehreren LSA im Fokus. Im Wesentlichen sind seit Beginn 2023 folgende TFB- Maßnahmen begonnen bzw. umgesetzt worden:

- 3 LSA Warschauer Brücke - geplante Gleisabmarkierung mit baulichen Anpassungen, in Planung
- LSA Danziger Straße / Kniprodestraße - Inbetriebnahme im Juli 2025 erfolgt, erforderliche Anpassungen noch offen
- LSA Frankfurter Tor - im Bau
- LSA Unter den Linden / Friedrichstraße - verkehrsabhängige Steuerung umgesetzt, Inbetriebnahme August 2025, Feinjustierung Januar 2026
- LSA Danziger Str. - Petersburger Str. / Landsberger Allee - zurückgestellt wegen Baumaßnahme Petersburger Straße
- LSA Potsdamer Straße / M.-Buber-Straße - Onkel-Tom-Straße, LSA Berliner Straße - Potsdamer Straße / Clayallee - Teltower Damm, LSA Berliner Straße / Seehofstraße - neue Steuerung mit Anpassung der Markierungen und geringfügigem Straßenbau in Planung
- LSA Frankfurter Allee / Buchberger Straße - Atzpodienstraße - neue verkehrsabhängige Steuerung - umgesetzt Mai/Juni 2024
- 2 LSA Nettelbeckplatz - neue Steuerung mit Anpassung der Markierungen und geringfügigem Straßenbau in Planung
- LSA Alexanderplatz / Alexanderstraße - zurückgestellt aufgrund laufender Hochbaumaßnahmen

- LSA Landsberger Allee / Liebenwalder Straße - Siegfriedstraße - neue verkehrsabhängige Steuerung - umgesetzt, Inbetriebnahme Juli 2024, Feinjustierung Oktober 2024
- LSA Seestraße / Sylter Straße - zwei Anpassungen der verkehrsabhängigen Steuerung erfolgt, zuerst für Baustellen-Zustand, anschließend für Bestand Dezember 2025
- LSA Frankfurter Allee / Gürtelstraße - Möllendorffstraße - neue verkehrsabhängige Steuerung in Planung
- LSA Klosterstraße / Altonaer Straße, LSA Seeburger Straße / Klosterstraße - Wilhelmstraße / Pichelsdorfer Straße - neue Steuerung mit einigen Anpassungen insbesondere Markierung, in Planung
- LSA Berliner Allee / Buschallee - angepasste verkehrsabhängige Steuerung umgesetzt, Inbetriebnahme Februar 2026
- LSA Eichborndamm / Am Nordgraben - Planungsauftrag in Vorbereitung
- LSA Waidmannsluster Damm / S Waidmannslust - Planungsauftrag in Vorbereitung
- LSA Eichborndamm / Waldstraße - Wittestraße - Planungsauftrag in Vorbereitung

Maßnahmen aus der Brennpunktliste:

- LSA Perleberger Straße / Birkenstraße - umgesetzt, Feinjustierung September 2023 und April 2025
- LSA Invalidenstraße / Chausseestraße - verkehrsabhängige Steuerung angepasst, Feinjustierung August 2023
- LSA Müllerstraße / Fennstraße - Busschleuse in Fennstraße umgesetzt, Inbetriebnahme Juni 2023
- LSA Rosenthaler Straße / Weinmeisterstraße - Gipsstraße - umgesetzt im Rahmen des LSA-Neubaus mit verkehrsabhängiger Steuerung, Inbetriebnahme Januar 2023, Feinjustierung April 2023
- Protektion des Bussonderfahrstreifens Hardenbergstraße, ggü. Jebenstraße - umgesetzt Mai 2024, aufgrund zahlreicher Beschädigungen vom Straßenbaulastträger wieder entfernt
- Haltverbot in der Wollankstraße von Gottschalkstraße bis Nordbahnstraße - umgesetzt Januar 2023
- Bussonderfahrstreifen in der Hildburghäuser Straße vom Tirschenreuther Ring bis zur Friedenfelser Straße

18. Welche konkreten Bussonderfahrstreifen sind seit April 2025 bis heute in Berlin hinzugekommen und wo wurden diese abgeordnet? (Aufstellung nach Monaten erbeten.)

Zu 18.: Der Senat teilt mit, dass seit April 2025 folgende Anordnungen von Bussonderfahrstreifen hinzugekommen sind:

- Kurt-Schumacher-Damm, Heckerdamm bis Jakob-Kaiser-Platz; Richtung

Süden - Reaktivierung der seit 18.11.2019 bestehenden Anordnung am 12.08.2025

- Schillstraße, Wichmannstraße bis Kurfürstenstraße; Richtung Süden - Reaktivierung der seit 11.11.2020 bestehenden Anordnung am 12.08.2025
- Reichpietschufer, Tiergartentunnel bis Potsdamer Straße - Anordnung am 05.11.2025
- Clayallee, Scharfstraße bis Potsdamer Straße - Verfahrensstand: in Anhörung

Seit April 2025 wurden folgende bestehende Bussonderfahrstreifen aufgehoben:

- Otto-Suhr-Allee, von Richard-Wagner-Straße bis vor Ernst-Reuter-Platz - Anordnung am 05.02.2026

Die noch offenen Umsetzungen obliegen den jeweiligen Straßenbaulastträgern. Der Senat hat darauf keinen direkten Einfluss.

19. Welche konkreten Maßnahmen hat der Senat unternommen, um die Genehmigungsprozesse in den Bezirken (siehe hierzu Antwort auf Frage 21.) in Drs. 19/23 940) zu beschleunigen und zu vereinheitlichen? (Aufstellung der Maßnahmen erbeten.)

Zu 19.: Der Senat steht zu der Thematik der Genehmigungsprozesse für die Sozial- und Haltestelleninfrastruktur im Austausch mit der BVG.

20. Welche konkreten baulichen Verbesserungen im Bereich der Sozialinfrastruktur (siehe hierzu Antwort auf Frage 21.) in Drs. 19/23 940) wurden seit 2023 bei der BVG vorgenommen? (Aufstellung der Maßnahmen nach Jahren erbeten.)

Zu 20.: Die BVG teilt mit, dass der gezielte Ausbau und die Modernisierung der Sozialinfrastruktur dazu beigetragen hat, die Funktionalität der Einrichtungen zu verbessern und das Wohlbefinden des Fahrpersonals nachhaltig zu stärken. Durch kontinuierliche Pflege und gezielte Maßnahmen konnte ein Umfeld geschaffen werden, das sowohl die Arbeitsbedingungen als auch die Motivation der Mitarbeitenden langfristig unterstützt.

2023	2024	2025	2026 (in Umsetzung)
Erneuerung WC-Anlagen: Aubertstraße	Erneuerung WC-Anlagen: Alt-Buckow	Erneuerung WC-Anlagen: Köthener Str.	Erneuerung WC-Anlagen: S-Bhf. Lichtenrade
Erneuerung WC-Anlagen: Ostbahnhof	Erneuerung WC-Anlagen: Odernheimer Str.	Erneuerung WC-Anlagen: Große Seestraße	Erneuerung WC-Anlagen: Alex-Memhardstraße

Erneuerung WC-Anlagen: Alt Lübars	Erneuerung WC-Anlagen: Waldfriedhof	Erneuerung WC-Anlagen: Spandau Arcaden	Erneuerung WC-Anlagen: Brunsbütteler Damm/Stadtgraben
Erneuerung der Teeküchen und WC-Anlagen im Betriebshof Lichtenberg (Gebäude K)	Erneuerung der Umkleide, Dusch- und WC-Anlagen: Betriebshof Britz (EE065-070)	Erneuerung WC-Anlagen: U-Bhf. Jungfernheide	Erneuerung WC-Anlagen: Halbauer Weg
Erneuerung der Dusch und WC-Anlagen: Betriebshof Britz (EE064)	Erneuerung der Pausenräume, Umkleide, Dusch- und WC-Anlagen: Betriebshof Cicerostraße (FE007-009+097/099)	Erneuerung WC-Anlagen: Döberitzer Weg	Erneuerung WC-Anlagen: S Blankenburg
Erneuerung der Dusch- und WC-Anlagen: Betriebshof Cicerostraße (FE013-017)	Erneuerung WC-Anlagen: Wittenbergplatz	Erneuerung WC-Anlagen: Waldfriedhof	Erneuerung WC-Anlagen: S Adlershof
Erneuerung der Umkleide, Dusch- und WC-Anlagen: Betriebshof Cicerostraße (F1008+1009)	Erneuerung der WC-Anlagen: Heerstr. / Nennhauser Damm	Erneuerung der Sozialräume im Gleichrichterwerk Hermannstraße	Erneuerung WC-Anlagen: Alt-Blankenburg
Erneuerung der Teeküchen: Betriebshof Lichtenberg (OE010-013)	Erneuerung der Umkleide und des Pausenraumes: Betriebshof Lichtenberg (ME014-015)	Erneuerung der Umkleide, Dusch- und WC-Anlagen: Betriebshof Cicerostraße (F1070-1073)	Erneuerung WC-Anlagen: Alt-Schmöckwitz

Erneuerung der Teeküchen und Umkleiden: Machandelweg (J2004)		Erneuerung der WC-Anlagen: Betriebswerkstatt Seestraße (C2005-2008)	Erneuerung WC-Anlagen: Betriebswerkstatt Seestraße (D1002-1003)
			Erneuerung Waschräume: Betriebshof Lichtenberg (HE026+HE004)

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

Zu 21.: Die BVG teilt hierzu mit, dass sich die Maßnahmen zur Stärkung der Mitarbeiterbindung an alle Mitarbeitenden richten und zusätzlich gezielte Maßnahmen für spezifische Zielgruppen angeboten werden. Dazu gehören:

- **Onboarding:** Optimierung der Prozesse für einen erfolgreichen Start neuer Mitarbeitender
- **Entgelttarifvertrag 2025:** Einmalzahlung von 1.500 €, Lohnerhöhungen insgesamt bis zu 430 €/Monat, höhere Schichtzulagen, Weihnachtswahlmodelle für Arbeitszeitflexibilität
- **Sozialinfrastruktur:** Investitionen in Pausenräume, WCs, Diensträume (über 6 Mio. € jährlich)
- **Führung und Zusammenarbeit:** Anpassung von Führungsspannen, Schulungen zum Eingliederungsmanagement, Förderung guter Führung
- **Gesundheit und Prävention:** Gesundheitsbudget, Fitnessräume, Gesundheitstage, psychosoziale Beratung, Maßnahmen im Rahmen TV-Demografie und des betrieblichen Gesundheitsmanagements
- **Inklusion und Chancengleichheit:** Förderung von Vielfalt, diskriminierungsfreie Auswahlprozesse, inklusionsgerechte Arbeitsumgebung
- **Vereinbarkeit von Beruf und Familie/Pflege:** Flexible Arbeitszeiten, Teilzeitoptionen, Beratungsangebote, Sensibilisierung von Führungskräften
- **Einbindung der Beschäftigten:** Regelmäßige Mitarbeitendenbefragungen mit Folgeprozessen für Verbesserungsmaßnahmen
- **Jobs mit Sinn und Entwicklungsperspektiven:** Individuelle Mitarbeitendengespräche, transparente Karrierewege, Weiterbildungsprogramme, Nachwuchsförderung (u. a. JUMP-Programm)

22. Wie viele Neueinstellungen sind seit 2023 auf das Mitarbeitendenempfehlungsprogramm zurückzuführen und wie oft sowie in welcher Höhe wurde der Bonus bisher ausgezahlt? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Zu 22.: Die BVG teilt mit, dass für eine erfolgreiche Werbung von Mitarbeitenden eine Prämie i. H. v. 1.500 Euro und für den Busfahrdienst eine Prämie i. H. v. 2.500 Euro ausgezahlt werden. Im Rahmen des Mitarbeitendenempfehlungsprogramms konnten folgende Neueinstellungen vorgenommen werden:

2023	195
2024	382
2025	297

23. Mit welchen konkreten Kosten rechnet die BVG für die Intensivierung von Marketing- und zielgerichteten Recruiting-Aktivitäten (siehe hierzu Antwort auf Frage 24.) in Drs. 19/23 940) bis 2030? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Zu 23.: Die BVG teilt mit, dass für die Intensivierung der Marketing- und zielgerichteten Recruiting-Aktivitäten bis 2030 eine bedarfsgerechte und flexible Budgetplanung vorgesehen ist. Die erforderlichen Mittel werden jährlich auf Basis des jeweiligen Arbeitsmarktes, der Personalbedarfe sowie der wirksamsten Maßnahmen allokiert. Da die künftige Kostenentwicklung von unterschiedlichen externen Einflussfaktoren, wie Marktpreisen, digitalen Reichweiten und der jeweiligen Zielgruppenansprache geprägt ist, können zum jetzigen Zeitpunkt keine verlässlich langfristigen Jahresschätzungen vorgenommen werden.

24. Wie viele neue Beschäftigte konnten durch den Austausch mit der Bundesagentur für Arbeit (siehe hierzu Antwort auf Frage 24.) in Drs. 19/23 940) seit 2023 gewonnen werden und viele der Mitarbeitenden sind heute noch bei der BVG und BT Berlin Transport beschäftigt?

Zu 24.: Die BVG teilt mit, dass die Integration von Geflüchteten eine vielversprechende Maßnahme zur Arbeitskräftesicherung und des sozialen, gesellschaftlichen Engagements darstellt. Mit der Bundesagentur für Arbeit ist die BVG im regelmäßigen Austausch zu verschiedenen Maßnahmen, was die Suche und Gewinnung neuer Kolleginnen und Kollegen betrifft. In der Berufsausbildung der BVG werden jährlich Einstiegsqualifizierungsmaßnahmen (EQ) für Geflüchtete in enger Zusammenarbeit mit der Agentur für Arbeit angeboten.

Aus diesen gemeinsamen Aktivitäten sind bislang rund 65 Bewerbungen hervorgegangen. In 15 Fällen konnten Einstellungszusagen ausgesprochen werden. Eine entsprechende Auswertung ist erst mit Einführung des neuen Recruitingtools Smartrecruiters seit Oktober 2024 möglich. Eine gesonderte statistische Auswertung darüber, welche Beschäftigten im weiteren Verlauf dauerhaft im Unternehmen verbleiben, wird nicht geführt.

25. Welche Krankenquote 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 25.: Die BVG hat hierzu die nachfolgende Tabelle übermittelt:

Krank ohne "krank ohne Bezüge" in %	2023	2024	2025
Fahrer:innen Bus BVG AöR	11,8	12,7	11,1
Fahrer:innen U-Bahn BVG AöR	12,1	12,3	10,4
Fahrer:innen Straßenbahn BVG AöR	11,9	11,8	10,9
Fahrer:innen BT-O	12,3	12,1	10,4
Fahrer:innen BT-U	10,5	10,6	8,7
Technik/Werkstatt BVG AöR	8,15	8,43	8,1
Verwaltung BVG AöR	8,15	8,34	7,8
Sonstige BVG AöR	9,5	9,4	9,1
Technik/Werkstatt BT	5,2	6,3	5,3
Verwaltung BT	5,2	6,1	4,5
Sonstige BT	3,5	2,0	2,6

Hinweis: Die dargestellten Zahlen sind vorläufig und stehen unter dem Vorbehalt der noch ausstehenden Prüfung im Rahmen des jährlichen Wirtschaftsprüfungsverfahrens.

26. 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 26.: Die BVG übermittelt die folgenden Daten und teilt mit, dass sich die angegebenen Zuverlässigkeitszahlen auf Ausfälle ohne Streiks und Betriebsvorkommnisse und inklusive Leistungsreduzierungen beziehen.

Bereich Bus

Jahr	2023	2024	2025
Zuverlässigkeit in %	98,205 %	99,105 %	99,518 %
Ausfälle in Nzkm	1.753.125,748	855.123,798	461.493,298
Betriebsleistung in Nzkm	97.642.486,534	95.524.706,809	95.818.753,718
In %	1,8 %	0,9 %	0,48 %

(Nwkm = Nutzwagenkilometer)

Bereich U-Bahn

Jahr	2023	2024	2025
Zuverlässigkeit in %	98,01%	94,83%	94,34 %
Ausfälle in Nzkm	418.136	1.124.095	1.230.772
Betriebsleistung in Nzkm	20.969.255	21.734.377	21.730.829
In %	2,0 %	5,17 %	5,66 %

(Nwkm = Nutzwagenkilometer)

Im Vergleich zum Zeitraum vor der Einfloftung der neuen JK-Züge am 8. September 2025 zeigt sich im U-Bahnbetrieb eine deutliche Verbesserung der Zuverlässigkeit auf den Linien U1 bis U4 und damit einhergehend eine betriebliche Stabilisierung. Aktuell liegen die Zuverlässigkeitswerte regelmäßig wieder bei rund 98 %

Bereich Straßenbahn

Jahr	2023	2024	2025
Zuverlässigkeit in %	98,41%	97,40%	98,62
Ausfälle in Nzkm	350.078	578.103	297.364
Betriebsleistung in Nzkm	22.057.383	22.253.596	21.579.646
In %	1,59 %	2,6 %	1,38 %

(Nwkm = Nutzwagenkilometer)

27. Wie stellt die BVG sicher, dass die gemäß § 8 (1) TV-N vereinbarte regelmäßige Arbeitszeit (Vollzeit) von durchschnittlich 37,5 Stunden wöchentlich nach Möglichkeit nicht überschritten wird, und innerhalb welchen Zeitraumes muss tatsächlich geleistete Mehrarbeit ausgeglichen werden, sodass Überbelastungen, etwa für Fahrpersonale, möglichst verhindert werden?

Zu 27.: Die BVG teilt hierzu mit, dass gemäß § 10 Abs. 4 TV-N die Beschäftigten der BVG ein Arbeitnehmerkonto (hier Kurzzeitkonto) führen, welches spätestens nach einem Jahr auszugleichen ist. Es bildet die Grundlage für alle betrieblichen Arbeitszeitregelungen bei der BVG.

28. In wie vielen Fällen erhielten Fahrpersonale im Jahr 2025 ihre Dienstfreigaben unterhalb der dienstlich vereinbarten Mindestfreigabezeiten, welche Rechtsfolgen sind mit der Unterschreitung verbunden und inwiefern ist es zutreffend, dass die Zeitfenster für selbstgewählte Schichtlagen („Wunsch-Turnierung“) 13 Stunden umfassen können?

Zu 28.: Die BVG teilt mit, dass im Bereich Straßenbahn der angestrebte Zeitraum für die verbindliche Dienstfreigabe grundsätzlich 14 Kalendertage beträgt, wobei die Mindestfreigabezeit bei 9 Kalendertagen liegt. Bei kurzfristigen Ereignissen wie Havarien oder verlängerten Baumaßnahmen kann diese Frist jedoch unterschritten werden. Eine Anpassung sollte idealerweise mit einer Vorlaufzeit von 4 bis 6 Wochen erfolgen, um alle Fristen einhalten zu können. Im Ausnahmefall benötigt die BVG je nach Komplexität der Änderungen 5 bis 8 Tage.

Im Jahr 2025 wurden insgesamt 585 Dienstpläne erstellt, von denen 131 die Mindestfreigabe von 9 Tagen unterschritten. Rund 100 dieser Fälle waren auf externe Faktoren wie Havarien oder Fahrplananpassungen zurückzuführen.

Die vereinbarte Mindestfreigabezeit für das Fahrpersonal im U-Bahnbereich beträgt 4 Kalendertage. Auf freiwilliger Basis werden 8 Kalendertage zugesichert. Die Mindestfreigabe von 4 Kalendertagen wurde in keinem Fall unterschritten. Bei der U-Bahn wird die Dienstplanung nicht über sogenannte Schichtlagen (Früh-, Mittel-, Spätschicht) vorgenommen. Stattdessen werden die Dienste bereits im Voraus fest geplant und als komplette Dienstfolgen („vorturnierte Dienste“) erstellt.

Die Zeitfenster für selbstgewählte Schichtlagen („Wunsch-Turnierung“) können 13 Stunden umfassen, da sie größer sein müssen als die normalen Vortunierungen bzw. Standard-Schichtlagen von 12 Stunden.

29. Wie stellt die BVG sicher, dass das im Rahmen der Schlichtung zum Tarifabschluss 2025 geeinigte „neue Modell zur Arbeitszeitsouveränität“ ab 2027 umgesetzt werden kann, sodass alle BVG-Beschäftigten – auf Basis einer 35 Stundenwoche – individuell und freiwillig ihre Arbeitszeit im Rahmen eines zu definierenden Arbeitszeitkorridors (Woche/Monat/Jahr) frei wählen können?

Zu 29.: Die BVG teilt mit, dass die Tarifverhandlungen zwischen ver.di und der BVG am 13. Januar 2026 begonnen haben. Die Tarifparteien haben vereinbart, dass das Thema Arbeitszeitsouveränität aufgegriffen werden soll. Ziel ist es, mögliche Ansätze zu prüfen, die sowohl den individuellen Bedürfnissen der Beschäftigten als auch den Anforderungen an eine stabile betriebliche Organisation gerecht werden. Die konkrete Ausgestaltung entsprechender Regelungen unterliegt der Tarifautonomie. Zum jetzigen Zeitpunkt sind daher keine Aussagen zu konkreten Modellen oder Umsetzungsdetails möglich.

30. Inwiefern ist es zutreffend, dass Fahrpersonalen das Essen und Trinken während der Fahrt nicht gestattet, sondern nur an Endstellen zulässig ist und welche weiteren Handlungen müssen Fahrpersonale innerhalb der Wendezeit an Endstellen, etwa im Hinblick auf die Betriebs- und Verkehrssicherheit des Fahrzeugs, Eintragungen auf dem Fahrtzettel oder hinsichtlich Fundsachen sicherstellen?

Zu 30.: Die BVG teilt mit, dass durch interne Regeln, die der Verkehrs- und Betriebssicherheit dienen, das Essen oder Trinken während der Fahrt untersagt ist. An den Endhaltestellen sind die Fahrpersonale per Dienstanweisung verpflichtet, folgende Maßnahmen innerhalb der betrieblichen Wendezeit (Wendezeit ist keine Pausenzeit) durchzuführen:

- **Fahrzeug sichern:** Das Fahrzeug ist mit der Feststellbremse abzusichern.
- **Beschilderung:** Die Beschilderung für die nächste Fahrt ist vorzunehmen.
- **Reinigung:** Grobe Verschmutzungen wie Dosen oder Flaschen entfernen.
- **Beleuchtung:** Bei Dämmerung, Dunkelheit oder schlechter Sicht das Standlicht einzuschalten und die Innenbeleuchtung zu reduzieren.
- **Fundsachen:** Gefundene Gegenstände feststellen und entsprechend den Vorschriften sichern.
- **Fahrzeugsicherung beim Verlassen:** Das Fahrzeug gegen unbefugtes Betreten zu sichern.

Diese Tätigkeiten dienen der Betriebs- und Verkehrssicherheit und stellen keine Pausen im arbeitsrechtlichen Sinn dar.

31. Wie viele Entlastungstage können BVG-Beschäftigte aktuell alternativ zum Urlaubsgeld beanspruchen (bezahlter Freistellungsanspruch) und wie viele Entlastungstage ergäben sich für BVG-Fahrpersonale, wenn bei der Umwandlung des Urlaubsanspruches in Entlastungstage deren tatsächlicher Bruttoverdienst zugrunde gelegt würde?

Zu 31.: Die BVG teilt mit, dass die bestehende tarifliche Regelung eine einheitliche und für alle Beschäftigten verbindliche Wahlmöglichkeit zwischen Urlaubsgeld und zwei Entlastungstagen vorsieht.

32. Wie viele Fahrpersonale verließen die BVG aufgrund von Kündigungen in den Jahren von 2022 bis 2025 (bitte nach Jahren differenziert darstellen) und wie viele dieser Kündigungen betrafen Fahrpersonale, die weniger als 2 Jahre Betriebszugehörigkeit aufwiesen?

Zu 32.: Die BVG hat hierzu folgende Daten übermittelt:

Anzahl AN-Kündigungen Fahrpersonal und Kündigung innerhalb 2 Jahren	2022	2023	2024	2025
Fahrer:innen BVG AöR	159	275	305	232
Fahrer:innen Bus	122	203	215	169
Davon innerhalb 2 Jahre	35	61	50	46
Fahrer:innen U-Bahn	8	19	27	18
Davon innerhalb 2 Jahre	1	8	6	6
Fahrer:innen Straßenbahn	29	53	63	45
Davon innerhalb 2 Jahre	9	9	18	20
BT Fahrer:innen	202	206	211	181
Fahrer:innen BT-O	158	163	163	152
Davon innerhalb 2 Jahre	32	27	14	19
Fahrer:innen BT-U	44	43	48	29
Davon innerhalb 2 Jahre	6	25	13	8
Fahrer:innen Konzern	361	481	516	413
Davon innerhalb 2 Jahre	54	130	101	99

Hinweis: Die dargestellten Zahlen sind vorläufig und stehen unter dem Vorbehalt der noch ausstehenden Prüfung im Rahmen des jährlichen Wirtschaftsprüfungsverfahrens.

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

Zu 33.: Der Beantwortung der Fragen ist aus Sicht des Senats nichts hinzuzufügen.

Berlin, den 16.03.2026

In Vertretung

Dr. Severin F i s c h e r

.....

Senatsverwaltung für Wirtschaft,
Energie und Betriebe