

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)

vom 13. April 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. April 2026)

zum Thema:

**24-Meter-Doppelgelenkbusse für die BVG, wirtschaftlich sinnvoll oder teurer
Sonderweg zulasten des Berliner ÖPNV?**

und **Antwort** vom 27. April 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Apr. 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. 19/25803
vom 13.04.2026

über 24-Meter-Doppelgelenkbusse für die BVG, wirtschaftlich sinnvoll oder teurer Sonderweg
zulasten des Berliner ÖPNV?

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 (BVG) ÄöR um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Im Entwurf des Nahverkehrsplans 2026–2028 wird der Einsatz 24 Meter langer Doppelgelenkbusse für stark belastete Buslinien als Option genannt. Gleichzeitig zeigen Erfahrungen aus anderen Städten, dass derartige Fahrzeuge mit erhöhtem Wartungsaufwand, eingeschränkter Verfügbarkeit und einer nur begrenzten betrieblichen Flexibilität verbunden sein können.

Frage 1:

Auf welcher fachlichen, verkehrlichen und betriebswirtschaftlichen Grundlage wird die Beschaffung von 24-Meter-Doppelgelenkbussen für die BVG in Betracht gezogen, und welche konkreten Vorteile sollen damit gegenüber herkömmlichen Gelenkbussen, Doppeldeckern oder 21-Meter-Großraumbussen erreicht werden? Wie sieht die betriebswirtschaftliche Gesamtrechnung bei der Gegenüberstellung von Nutzen und Aufwand aus?

Antwort zu 1:

Die fachlichen und die verkehrlichen Grundlagen ergeben sich aus dem Berliner Mobilitätsgesetz sowie aus den Berliner Planwerken – namentlich dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe), dem Stadtentwicklungsplan Wohnen (StEP Wohnen) und dem Nahverkehrsplan. In diesen Dokumenten ist das Ziel benannt, den Anteil des Umweltverbundes (bestehend aus Fuß-, Rad- und Öffentlicher Personenverkehr) sowohl am Verkehrsaufkommen als auch an der Verkehrsleistung zu steigern.

Aus fachlicher und verkehrlicher Sicht ist den zu erwartenden Nachfragesteigerungen bei den bestehenden Bustypen teilweise mit Angebotsverdichtungen zu begegnen.

Die durch die zunehmende Nachverdichtung und Ausgestaltung von Neubauquartieren entstehende Nachfragesteigerung kann auf angebotsstarken und stark frequentierten Linien jedoch nicht immer durch dichtere Takte bewältigt werden.

Unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten würde insbesondere der steigende Personalbedarf bei Taktverdichtung mit vorhandenen Fahrzeugtypen ins Gewicht fallen, weil die Fahrpersonalkosten im ÖPNV einen Großteil der Betriebskosten (ca. 60 %) ausmachen. Mit dem Einsatz von Doppelgelenkbussen kann bei gleichbleibender Fahrtenhäufigkeit die Fahrgastkapazität um circa 30-40 % gegenüber einem Gelenkbus gesteigert werden. Gegenüber der Nutzung von Doppeldeckern kann bei gleichbleibendem Takt die Fahrgastkapazität um circa 25 % gesteigert werden.

Aus den zuvor genannten Gründen kann mit dem Einsatz von Doppelgelenkbussen bei konstanter Fahrtenhäufigkeit (heutiger Grundfahrplan) sowohl der fachliche und verkehrliche Bedarf gedeckt als auch eine finanzielle Einsparung gegenüber einer gleichwertigen Taktverdichtung erreicht werden.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Welche Bustypen eingesetzt werden, wird auf Basis von Fahrgastzählungen, Nachfrageprognosen im Kontext städtebaulicher Entwicklungen sowie ggf. Kapazitätsengpässen auf einzelnen hochausgelasteten Korridoren mit hoher Spitzenbelastung entschieden. Dies gilt auch für die Prüfung von 24-Meter-Doppelgelenkbussen. Gegenüber herkömmlichen 18-Meter-Gelenkbussen bieten diese Fahrzeuge eine deutlich höhere Beförderungskapazität ohne weiteren Fahrpersonalaufwuchs, was die Wirtschaftlichkeit je Platzkilometer verbessern kann. Im Vergleich zu Doppeldeckern bestehen Vorteile insbesondere beim schnelleren Fahrgastwechsel sowie der Barrierefreiheit auf durchgehend einer Ebene und der Option mehrerer Multifunktionsabteile.“

Frage 2:

Welche einmaligen und laufenden Mehrkosten erwartet der Senat bzw. die BVG beim Einsatz von 24-Meter-Doppelgelenkbussen, insbesondere für Beschaffung, Wartung, Ersatzteilkhaltung, Schulung des Personals, Fahrzeugreserve sowie die technische Betreuung im laufenden Betrieb?

Antwort zu 2:

Branchenerfahrungen zeigen, dass bei der Beschaffung als Anfangsinvestition im Vergleich zu einem herkömmlichen elektrischen Gelenkbus mit etwas höheren Kosten (ca. + 10 % je Fahrgastplatz) zu rechnen ist. Die Wartungskosten steigen im Vergleich zu den bestehenden elektrischen Gelenkbussen nach Schätzungen entsprechend der Fahrzeuglänge (+33 %) an, aber ggü. Dieselnissen sinken laut Branchenerfahrung die Wartungskosten (um ca. 20-30 %).

Frage 3:

Welche Anpassungen an Werkstätten, Abstellanlagen und Betriebshofinfrastruktur wären für den Einsatz solcher Fahrzeuge erforderlich, welche Standorte wären betroffen und mit welchen Investitionskosten wird insoweit gerechnet? Wann ist mit der Einsatzfähigkeit der benötigten Anpassungen zu rechnen?

Antwort zu 3:

Im Zuge der Grundinstandsetzung und des Umbaus des Betriebshofs Spandau für Elektromobilität ist die grundlegende Sanierung der Werkstatt ohnehin notwendig. Hierbei erfolgt zusätzlich ein Werkstattanbau, damit das Gebäude auch für Doppelgelenkbusse geeignet ist. Der zuletzt vorgestellte Projektzeitplan und die Kalkulationsgrundlage im Verkehrsvertrag sehen für den Werkstattanbau eine Fertigstellung im Jahr 2029 vor. Die Kosten sind nicht eindeutig dem Einsatz von Doppelgelenkbussen zuzuordnen, da der Anbau genutzt wird, um den Weiterbetrieb der vorhandenen Werkstatt zu sichern und damit zusätzliche Kosten z. B. durch Umdisposition zu vermeiden.

Frage 4:

Für welche konkreten Linien oder Korridore wird der Einsatz von 24-Meter-Doppelgelenkbussen geprüft, und welche infrastrukturellen Voraussetzungen wie Haltestellenlängen, Schleppkurven, Wendemöglichkeiten, Brückenbelastbarkeiten, Ampelschaltungen, Räumphasen und Knotenpunktgeometrien müssen dazu geändert werden. Wie stellt sich hier der zeitliche Horizont dar?

Antwort zu 4:

Konkrete Entscheidungen zu Streckenführungen wurden zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht getroffen. Es gibt allerdings Überlegungen, Doppelgelenkbusse sowohl in Spandau als auch im süd-westlichen und südlichen Teil der Stadt zum Einsatz zu bringen. Dabei stehen insbesondere im dichten Takt verkehrende Linien mit steigender Nachfrage im Vordergrund. Dazu zählen bspw. die Linien M32, M36 und M37/137 (Spandauer Raum), M48/M85 und M76 (süd-westlicher Bereich) sowie M41 und M44 (südlicher Bereich).

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die nun beginnende Prüfung bezieht sich auf Linien entlang hochausgelasteter Korridore mit hoher Spitzenbelastung. Ebenfalls können Doppelgelenkbusse positive Effekte auf Linien mit kurzen Haltestellenabständen und gleichzeitig häufig auftretenden hohen Ein- und Aussteigerzahlen erzielen, da sie über mehr Türen als die bisher eingesetzten Bustypen verfügen und sich Fahrgastwechselzeiten ggfs. verringern lassen. Die Option auf ein zweites Multifunktionsabteil kann in Bezug auf Rollstuhlnutzer*innen, Kinderwagen oder Gepäck für Entlastung sorgen. Die für den Einsatz nötigen infrastrukturellen Voraussetzungen müssen in jedem Einzelfall geprüft werden. Ggfs. sind infrastrukturelle Anpassungen vorzunehmen.“

Frage 5:

Hat der Senat bzw. die BVG die negativen Erfahrungen Hamburgs mit Doppelgelenkbussen systematisch ausgewertet, insbesondere im Hinblick auf Wartungsaufwand, Verfügbarkeit und eingeschränkte Einsetzbarkeit, und welche konkreten Schlussfolgerungen wurden daraus für Berlin gezogen?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die BVG beobachtet selbstverständlich fortlaufend die Entwicklungen im ÖPNV-Markt sowie die praktischen Erfahrungen anderer Verkehrsunternehmen mit neuen Fahrzeugkonzepten, darunter auch mit Doppelgelenkbussen. Hierzu gehören insbesondere Erkenntnisse zu Betriebssicherheit, Wartungsaufwand, Fahrzeugverfügbarkeit und den jeweiligen infrastrukturellen Einsatzbedingungen.“

Die in anderen Städten gemachten Erfahrungen, wie in Hamburg, fließen in die laufende Bewertung geeigneter Fahrzeugtypen für Berlin ein. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass betriebliche Rahmenbedingungen, Liniennetze, Haltestelleninfrastruktur, Werkstattstrukturen und Fahrgastnachfrage jeweils standortspezifisch sind und Ergebnisse daher nicht eins zu eins übertragbar sind.

Für die BVG ergibt sich daraus der Grundsatz, Beschaffungsentscheidungen technologieoffen und auf Basis eigener betrieblicher Anforderungen zu treffen. Maßgeblich sind dabei insbesondere Wirtschaftlichkeit über den gesamten Lebenszyklus, technische Zuverlässigkeit, Wartbarkeit, Verfügbarkeit im Betrieb sowie die flexible Einsetzbarkeit im Berliner Liniennetz.“

Da in Berlin elektrisch angetriebene Doppelgelenkbusse zum Einsatz kommen sollen, ist die Vergleichbarkeit mit den Hamburger Dieselnissen nicht gegeben.

Mittlerweile lässt sich aber auf die vermehrten Erfahrungen in anderen europäischen Ländern zurückgreifen, in denen solche Fahrzeuge erfolgreich eingesetzt werden.

Berlin, den 27.04.2026

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