

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß und Antje Kapek (GRÜNE)

vom 4. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 6. Mai 2026)

zum Thema:

Krisenresilienz bei Tram, U-Bahn und S-Bahn?

und **Antwort** vom 22. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Mai 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE) und
Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25997
vom 04.05.2026
über Krisenresilienz bei Tram, U-Bahn und S-Bahn?

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) und die Deutsche Bahn AG (DB) um Stellungnahmen gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt sind und an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben werden.

Frage 1:

Welche Konzepte und Notfallpläne existieren bei der BVG, um bei Stromausfällen schnell reagieren zu können und die Funktionsfähigkeit von Tram, U-Bahn und S-Bahn zu gewährleisten?

- a) beim Betrieb der Straßenbahn
- b) beim Betrieb der U-Bahnhöfe
- c) beim Betrieb der U-Bahn

Antwort zu 1:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Als Betreiberin kritischer Infrastrukturen unterliegt die BVG besonderen Anforderungen zum Schutz sicherheitsrelevanter Einrichtungen und Prozesse. Vor diesem Hintergrund sind detaillierte

Angaben zu operativen Sicherheitskonzepten und Maßnahmen nicht für die Öffentlichkeit bestimmt, da hierdurch sicherheitsrelevante Risiken entstehen könnten.

Die BVG verfügt über abgestufte Notfall- und Krisenmanagementkonzepte, um auch bei Stromausfällen kurzfristig handlungsfähig zu bleiben und die Sicherheit der Fahrgäste zu gewährleisten.

Grundlage hierfür sind insbesondere die Notfallmanagementregelungen der jeweiligen Betriebsbereiche, in denen auch Szenarien von Stromausfällen berücksichtigt werden. Diese Regelungen werden fortlaufend überprüft und unter Einbeziehung der Erkenntnisse aus zurückliegenden Ereignissen weiterentwickelt. Zur Überbrückung kurzfristiger Stromausfälle stehen temporäre Notstromlösungen zur Verfügung, mit denen wesentliche betriebliche Kernfunktionen – insbesondere der Betrieb der Leitstellen – abgesichert werden können.

Bei großflächigen und länger andauernden Stromausfällen ist die BVG, wie auch andere Betreiber kritischer Infrastrukturen, auf die Wiederherstellung der Stromversorgung durch den zuständigen Energieversorger angewiesen. Für derartige Szenarien bestehen Notfallplanungen mit dem Ziel, die Auswirkungen auf den Betrieb zu begrenzen, kritische Verkehrsknotenpunkte freizuhalten sowie einen sicheren Betriebszustand herzustellen. Soweit betrieblich und infrastrukturell möglich, werden ergänzend Ersatzverkehre eingerichtet.“

Frage 2:

Welche Konzepte und Notfallpläne existieren bei der S-Bahn Berlin, um bei Stromausfällen schnell reagieren zu können und die Funktionsfähigkeit von Tram, U-Bahn und S-Bahn zu gewährleisten?

- a) beim Betrieb der S-Bahnstationen
- b) beim Betrieb der S-Bahn

Antwort zu 2:

Die DB teilt hierzu mit:

„zu a)

Im Falle eines Stromausfalls an S-Bahnstationen hat die Gewährleistung der Sicherheit von Reisenden und Mitarbeitenden sowie die Aufrechterhaltung eines geordneten Betriebsablaufs oberste Priorität. Stromausfälle können durch externe Einwirkungen, technische Defekte oder Störungen in der öffentlichen Stromversorgung verursacht werden und führen typischerweise zu Beeinträchtigungen der Beleuchtung, Fahrgastinformation, Aufzugsanlagen sowie sicherheitsrelevanter Systeme.

Unmittelbar nach Eintritt eines Stromausfalls greifen automatische Sicherungssysteme wie unterbrechungsfreie Stromversorgungen (USV) und Netzersatzanlagen, um kritische Infrastrukturen weiterhin zu betreiben. Parallel dazu wird das Betriebspersonal umgehend

alarmiert und führt eine erste Lagebewertung durch. Die Notbeleuchtung sorgt dabei für eine Mindestorientierung im Bahnhof.

Zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit werden bei Bedarf schnellstmöglich Maßnahmen zur Gefahrenabwehr eingeleitet. Hierzu zählen insbesondere die Absicherung von Bahnsteigen und Verkehrsflächen, die Unterstützung mobilitätseingeschränkter Personen sowie gegebenenfalls die Evakuierung einzelner Bereiche. Sicherheitspersonal übernimmt in dieser Phase auch die gezielte Lenkung von Personenströmen.

Hinsichtlich des Bahnbetriebs wird fortlaufend geprüft, inwieweit ein sicherer Betrieb der Station noch möglich ist. Gegebenenfalls werden Einschränkungen bis hin zum Aussetzen des Anfahrens der Station umgesetzt. Ergänzend können alternative Maßnahmen, wie die Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs oder die Reisendenlenkung, eingeleitet werden.

Die Kommunikation erfolgt parallel auf interner und externer Ebene. Interne Stellen wie Betriebszentrale, Infrastrukturbetreiber und Sicherheitsdienste werden unverzüglich informiert. Die Fahrgäste werden durch Lautsprecherdurchsagen, Personal vor Ort sowie mobile Informationsmittel über die aktuelle Situation und notwendige Verhaltensmaßnahmen unterrichtet. Bei Bedarf erfolgt zudem eine Abstimmung mit externen Einsatzkräften und dem Energieversorger.

Nach Wiederherstellung der Stromversorgung erfolgt die schrittweise Wiederinbetriebnahme aller Anlagen unter technischer Kontrolle. Der gesamte Vorfall wird dokumentiert und im Anschluss ausgewertet, um Optimierungspotenziale zu identifizieren und zukünftige Ereignisse besser bewältigen zu können. Die Verantwortlichkeiten sind klar geregelt. Die Einsatzleitung übernimmt die Koordination aller Maßnahmen, das Betriebspersonal ist für die Lagebewertung und Fahrgastinformation zuständig, technische Einheiten verantworten die Entstörung und Wiederherstellung der Systeme, während Sicherheitskräfte die Gefahrenabwehr und Besucherlenkung sicherstellen.

Zur Prävention werden regelmäßige Wartungen der technischen Anlagen, insbesondere der Notstromsysteme, durchgeführt. Ergänzend finden Schulungen und Notfallübungen statt, um die Handlungsfähigkeit aller Beteiligten jederzeit sicherzustellen. Eine lückenlose Dokumentation trägt zudem zur kontinuierlichen Verbesserung des Notfallmanagements bei.

zu b)

Für den Betrieb der Berliner S-Bahn existieren 152 feinteilige verkehrliche Dispositionskonzepte für alle drei Teilnetze. Sie beschreiben die verkehrlichen Szenarien für den örtlichen Ausfall von Netzbestandteilen und beschreiben alternative Fahrmöglichkeiten für die Kund:innen. Für die ausfallenden Netzbestandteile werden Ersatzverkehre gemeinsam mit der DB SEV GmbH organisiert, so dass die Reiseketten für die Kund:innen um Kern bestehen bleiben.

Sollten Einflüsse (z.B. Stromausfälle) dazu führen, dass Werkstätten ihren Betrieb nicht mehr aufrechterhalten können, werden die Fahrzeugzuführungen so umgesteuert, dass andere Werkstätten des Werkeverbundes die erforderlichen Fahrzeugwartungen und –instandsetzungen mit übernehmen und damit die Leistungsfähigkeit der Fahrzeugflotte weitgehend erhalten bleibt.“

Frage 3:

Welche Anpassungen an diesen Notfallkonzepten wurden im Lichte der Erkenntnisse aus dem Stromausfall Anfang Januar im Berliner Südwesten vorgenommen?

Antwort zu 3:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Der Stromausfall im Berliner Südwesten Anfang Januar hatte keine unmittelbaren Auswirkungen auf den Betrieb der BVG. Vor diesem Hintergrund konnten aus dem konkreten Ereignis nur eingeschränkt eigene betriebliche Erkenntnisse abgeleitet werden.

Unabhängig von einzelnen Ereignissen überprüft und entwickelt die BVG ihre Notfall- und Krisenmanagementkonzepte fortlaufend weiter. Erkenntnisse aus Störungen unterschiedlicher Ursachenlagen – auch außerhalb des eigenen Betriebs – werden dabei regelmäßig in die Bewertung sowie in die Weiterentwicklung bestehender Vorsorge- und Reaktionsmaßnahmen einbezogen.“

Die DB teilt hierzu mit:

„Über mehrere Revisions- und Feedbackrunden wurde zwischen den Beteiligten das Notfallkonzept bezüglich des Stromausfalls vom Januar bewertet. Im Kern hat das verkehrliche Dispositionskonzept keine Anpassungen erfahren, hat es seine Wirksamkeit doch nachgewiesen. Die Zusammenarbeit zwischen dem EIU [Eisenbahninfrastrukturunternehmen] und dem EVU [Eisenbahnverkehrsunternehmen] verlief konkret während der Einschränkung zielorientiert.“

Frage 4:

Welche Anpassungen sind aus Sicht des Senats notwendig, um die Stromversorgung der Strecken als auch der S- und U-Bahnhöfe auch im Falle von Stromausfällen zu gewährleisten?

Antwort zu 4:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Technische Lösungen, mit denen ein Fahrgastbetrieb auf Strecken und in U-Bahnhöfen über einen längeren Zeitraum vollständig unabhängig von der externen Stromversorgung aufrechterhalten werden könnte, sind nach gegenwärtigem Stand weder technisch umsetzbar noch wirtschaftlich vertretbar.“

Die DB teilt hierzu mit:

„Aus Sicht DB Energie sind keine weiteren Anpassungen am Traktionsstromnetz der DB Energie notwendig, da für die S-Bahnstromversorgung ein weitestgehend eigenes, unabhängiges Netz mit Redundanzen betrieben wird. Für die Versorgung der S-Bahnhöfe bestehen Anschlüsse an die vorgelagerten Netze.“

Der Senat schließt sich den Einschätzungen der BVG und der DB an.

Frage 5:

Welche organisatorischen Anpassungen hat die BVG nach dem tagelangen Ausfall der Berliner Straßenbahn nach dem Eisregen im Winter 2026 vorgenommen, um einen Zusammenbruch des Tramnetzes in Berlin aufgrund vereister Oberleitungen künftig zu vermeiden?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die BVG hat die Erkenntnisse aus diesem Extremwetterereignis umfassend ausgewertet. Ziel ist es, die bestehenden organisatorischen und betrieblichen Konzepte weiterzuentwickeln und die Resilienz des Straßenbahnbetriebs gegenüber vergleichbaren Wetterlagen weiter zu stärken. Hierzu werden insbesondere betriebliche Abläufe, verfügbare Einsatzmittel sowie organisatorische Schnittstellen überprüft, um die Vorbereitung auf vergleichbare Szenarien künftig weiter zu verbessern.“

Frage 6:

Wie bewerten der Senat, BVG und S-Bahn die Bedrohungslage durch Cyberangriffe für die Funktionsfähigkeit des Öffentlichen Nahverkehrs und welche Konzepte und Maßnahmen sind zum Schutz vor derartigen Angriffen eingeführt und umgesetzt?

Antwort zu 6:

Grundsätzlich ist aktuell von einer hohen abstrakten Gefährdungslage für kritische Infrastrukturen (KRITIS) auszugehen, auch im Sektor Transport und Verkehr. Darüber hinaus steht der Sektor Energie, bei dem sich Störungen unmittelbar auf den öffentlichen Nahverkehr auswirken können, verstärkt im Fokus fremder Nachrichtendienste sowie verfassungsfeindlicher, insbesondere linksextremistischer, Bestrebungen.

Die Betreiberinnen und Betreiber von KRITIS sind gemäß Allgefahren-Ansatz in sämtlichen Bereichen – auch in der Cybersicherheit – für ihren eigenen Schutz verantwortlich.

Die Bewertung von den von KRITIS-Betreiberinnen und -Betreibern erstellten Konzepten und Maßnahmen vor Cyberangriffen erfolgt aufgrund der grundgesetzlichen Kompetenzverteilung vorrangig durch das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) und nicht durch den Senat und seine nachgeordneten Behörden. Die erforderlichen Schutzmaßnahmen ergeben sich unmittelbar aus Bundesrecht als Ausfluss der konkurrierenden Gesetzgebung (Recht der

Wirtschaft), die Aufsicht hierüber liegt beim Bund (BSI).

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die BVG orientiert sich an den geltenden gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen und entwickelt ihre Sicherheitsmaßnahmen kontinuierlich weiter.

Die Verantwortlichkeiten für Informationssicherheit sind definiert, und entsprechende Strukturen sind etabliert. Durch ein Zusammenspiel aus organisatorischen und technischen Maßnahmen wird ein angemessenes Schutzniveau angestrebt und regelmäßig überprüft sowie an veränderte Bedrohungslagen angepasst.

Zudem bestehen grundlegende Vorkehrungen für den Umgang mit sicherheitsrelevanten Vorfällen. Diese dienen dazu, Auswirkungen zu begrenzen und den Betrieb im Bedarfsfall stabil aufrechtzuerhalten.“

Die DB teilt hierzu mit:

„Die S-Bahn Berlin GmbH als sog. kritische Infrastruktur erfüllt die einschlägigen gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen, deren Einhaltung turnusmäßig im Abstand von zwei Jahren auditiert wird.

Insofern sind die Verantwortlichkeiten für Cybersecurity bzw. Informationssicherheit innerhalb der S-Bahn Berlin GmbH eindeutig festgelegt und ein in den DB-Konzern eingebundenes Informationssicherheitsmanagementsystem (ISMS) implementiert, so dass sowohl die Umsetzung als auch die Einhaltung von Maßnahmen der Cybersecurity regelmäßig überprüft werden. Gleichmaßen ist sie in die technischen Schutzmaßnahmen des DB Konzerns eingebunden.“

Frage 7:

Welche weiteren Maßnahmen planen Senat, BVG und S-Bahn zusätzlich zum Schutz vor Cyberangriffen umzusetzen?

Antwort zu 7:

Senat, BVG und S-Bahn stimmen sich fortlaufend zur Stärkung der Cyberresilienz ab. Aus Sicherheitsgründen werden grundsätzlich keine operativ verwertbaren Details veröffentlicht.

Ergänzend teilt dieDB mit:

„Durch die Senatsverwaltung für Inneres und Sport wurde ein regelmäßiger Austausch zur Cybersicherheit etabliert, an dem auch die S-Bahn Berlin GmbH beteiligt ist. Darüber hinaus finden u.a. bilaterale Gespräche mit den Cybersecurity-Organisationen der BVG AöR, der DB Regio AG und der DB AG statt.

Die im Bereich der Cybersecurity umgesetzten Maßnahmen unterliegen einem kontinuierlichen Bewertungs- und Verbesserungsprozess. Dienstleister werden zudem vertraglich zur Einhaltung einschlägiger Cybersecurity-Vorgaben verpflichtet und entsprechend auditiert.“

Frage 8:

Wie bewerten jeweils Senat, BVG und S-Bahn die Risikolage durch die Veränderungen der Klimakrise, bspw. zunehmende extreme Hitze, Starkregenereignisse etc. und welche Konzepte, Maßnahmen und Vorhaben sind zum Schutz vor solchen Risiken eingeführt bzw. geplant?

Antwort zu 8:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die BVG bewertet die Auswirkungen des Klimawandels, insbesondere zunehmende Hitze- und Starkregenereignisse, als relevante Risikolage für die Stabilität der öffentlichen Daseinsvorsorge. Als Betreiberin kritischer Infrastruktur ist die BVG in besonderem Maße gefordert, sich frühzeitig und systematisch an veränderte klimatische Rahmenbedingungen anzupassen. Grundlage hierfür bilden Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalysen, die eine zielgerichtete Bewertung möglicher Auswirkungen auf Infrastruktur und Betrieb ermöglichen.

Diese Datengrundlagen sollen gemeinsam mit weiteren Berliner Infrastrukturbetreibern sowie dem Land Berlin fortlaufend erweitert werden, um sowohl unternehmensspezifische als auch unternehmensübergreifende Klimarisiken weiter zu identifizieren. Darauf aufbauend sollen perspektivisch sektorübergreifende Anpassungsmaßnahmen entwickelt, priorisiert und umgesetzt werden.

Grundsätzlich stellen Extremwetterereignisse für die BVG kein neues Phänomen dar. Daraus resultierende Anpassungsbedarfe werden fortlaufend identifiziert und in betriebliche sowie infrastrukturelle Maßnahmen überführt. Ziel der bisherigen Maßnahmen ist insbesondere die Stärkung der Klimaresilienz des Betriebs sowie die Sicherstellung einer verlässlichen Servicequalität. Hierzu zählen unter anderem bauliche Anpassungen an U-Bahnhöfen im Rahmen von Grundinstandsetzungen, der Einbau zusätzlicher Pumpanlagen zur Bewältigung von Starkregenereignissen sowie Maßnahmen zur ökologischen Aufwertung betrieblicher Flächen, beispielsweise durch Entsiegelung zur Verbesserung der Versickerungsfähigkeit. Darüber hinaus wird der Ausbau von Grüngleisen im Straßenbahnnetz kontinuierlich vorangetrieben.

Im Bereich des Arbeitsschutzes bestehen zudem etablierte Leitfäden und Handlungshinweise zur Reduzierung hitzebedingter Belastungen für Beschäftigte.“

Die DB teilt hierzu mit:

„Der Einordnung und Bewertung der BVG AöR schließt sich die S-Bahn Berlin GmbH vollumfänglich an.“

Ergänzend weist der Senat darauf hin, dass im Entwurf des Nahverkehrsplans 2026–2028 ein Prüfauftrag zur Erstellung eines Resilienzkonzeptes verankert wurde, dessen Ziel die Sicherstellung eines stabilen ÖPNV-Gesamtsystems im Zusammenhang mit der Dekarbonisierung des Busverkehrs ist.

Frage 9:

Welche Planungen bestehen zur Einführung von Klimaanlage in S- und U-Bahn, um auch bei zunehmenden Extremhitzelagen die Nutzung des Nahverkehrs für alle Menschen stets zu gewährleisten?

Frage 10:

Durch welche Maßnahmen soll das Problem der zu starken Hitzeentwicklung in U- und S-Bahntunneln durch die Abwärme der Klimaanlage gelöst werden?

Antwort zu 9 bis 10:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 9 bis 10 gemeinsam beantwortet.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die U-Bahnen der BVG verfügen über Lüftungssysteme, bei denen Frischluft von außen angesaugt, gefiltert und in die Fahrgasträume eingebracht wird. Eine klassische Klimatisierung der U-Bahnfahrzeuge ist aus mehreren Gründen derzeit nicht vorgesehen. Zum einen erfordern Klimaanlage zusätzlichen Bauraum, der aufgrund der auf die Tunnelprofile abgestimmten Fahrzeugabmessungen nicht zur Verfügung steht. Zum anderen würde der Betrieb von Klimaanlage ein umfassendes System zur Ableitung der entstehenden Wärme aus den Tunnelanlagen erfordern, das mit erheblichem baulichem und betrieblichem Aufwand verbunden wäre.“

Maßnahmen zur Begrenzung der Hitzeentwicklung konzentrieren sich daher insbesondere auf angepasste Fahrzeugtechnik, die Optimierung von Lüftungs- und Betriebsverfahren sowie auf bauliche Maßnahmen im Rahmen von Instandsetzungen und Modernisierungen der Infrastruktur. Entsprechende Optimierungen wurden bereits bei den neuen Fahrzeugen der Baureihe JK umgesetzt, die über leistungsfähigere und zugleich geräuschärmere Lüftungssysteme verfügen.“

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Die für die S-Bahn zuletzt angeschafften 191 Zweiwageneinheiten der BR 483/484 verfügen alle über Klimaanlage. Eine Nachrüstung der BR 480 bzw. BR 481 mit Klimaanlage ist technisch nicht möglich. Neu zu beschaffende Fahrzeuge sind nach den Vorgaben der Länder Berlin und Brandenburg mit Klimaanlage der Fahrgasträume auszurüsten.“

Eine Hitzeentwicklung durch die Abwärme von Klimaanlage in S-Bahntunneln ist nicht bekannt. Es sind keine Maßnahmen einzuleiten.“

Frage 11:

Welche Schlussfolgerungen wurden aus der COVID-19-Pandemie gezogen und welche Konzepte existieren, um während einer erneuten Pandemie den öffentlichen Nahverkehr so weit wie möglich aufrechtzuerhalten zu können?

Antwort zu 11:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die COVID-19-Pandemie hat die besondere Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs als Bestandteil der kritischen Infrastruktur und der öffentlichen Daseinsvorsorge deutlich hervorgehoben. Die BVG hat den Betrieb während der gesamten Pandemie weitgehend aufrechterhalten, um insbesondere Beschäftigten in systemrelevanten Bereichen – etwa im Gesundheitswesen, bei Polizei und Feuerwehr sowie im Einzelhandel – weiterhin eine verlässliche Mobilität zu ermöglichen.

Aus den Erfahrungen der Pandemie wurden umfassende Schlussfolgerungen für den künftigen Krisen- und Pandemiefall gezogen. Ein wesentlicher Schwerpunkt lag dabei auf der Umsetzung von Hygiene- und Infektionsschutzmaßnahmen. Hierzu gehörten unter anderem die Einführung und Umsetzung von Maskenpflichten, verstärkte Reinigungs- und Desinfektionsmaßnahmen, Informations- und Sensibilisierungskampagnen sowie die Kontrolle geltender Zugangsvoraussetzungen, einschließlich der 3G-Regelungen. Darüber hinaus wurden Maßnahmen zum Schutz der Beschäftigten umgesetzt, beispielsweise durch die temporäre Schließung der Vordereinstiege in Bussen sowie ergänzende Schutzvorkehrungen an Fahrerarbeitsplätzen.

Zudem hat die Pandemie die Bedeutung flexibler Betriebs- und Notfallkonzepte verdeutlicht. Die BVG hat entsprechende Maßnahmen entwickelt und umgesetzt, um auch bei erhöhten Krankenständen oder Quarantänefällen einen stabilen Betrieb sicherzustellen. Hierzu zählten unter anderem angepasste Fahrplankonzepte, der verstärkte Einsatz größerer Fahrzeuge zur besseren Fahrgastverteilung sowie die Priorisierung besonders nachfragestarker beziehungsweise betriebsrelevanter Linien und Verbindungen. Ziel war es, die Funktionsfähigkeit des Gesamtnetzes möglichst verlässlich aufrechtzuerhalten.

Für zukünftige pandemische Lagen bestehen heute erweiterte organisatorische und betriebliche Vorsorgestrukturen. Dazu zählen insbesondere etablierte Krisenstäbe, Pandemie- und Hygienepläne, Bevorratung von Schutzmaterialien, digitale Informations- und Kommunikationssysteme sowie Maßnahmen zur Sicherstellung des Personaleinsatzes. Insgesamt hat die Pandemie die Notwendigkeit bestätigt, den öffentlichen Nahverkehr auch unter außergewöhnlichen Rahmenbedingungen funktionsfähig zu halten, um die Mobilität und Versorgung der Bevölkerung sicherzustellen.“

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Der Einordnung und Bewertung der BVG AöR schließt sich die S-Bahn Berlin GmbH vollumfänglich an und hat gleichermaßen etablierte Konzepte auf ihre Stabilität und Skalierbarkeit hin geprüft, um sowohl für Fahrgäste als auch Mitarbeitenden einen sicheren Betrieb des S-Bahn-Verkehrs anbieten zu können.“

Frage 12:

Welche Konzepte existieren bei der BVG, um auf die geopolitisch bedingten Anstiege von Öl- und Gaspreise reagieren zu können? Inwieweit ist die Funktionsfähigkeit des Busverkehrs von Öl- und Gaslieferungen abhängig und welche Vorsorge wird getroffen, um diesen Risiken entgegenzuwirken?

Antwort zu 12:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die BVG begegnet den Risiken geopolitisch bedingter Preissteigerungen bei Öl und Gas mit einem strategischen Maßnahmenmix aus Dekarbonisierung, Diversifizierung der Antriebstechnologien, Energiemanagement sowie wirtschaftlicher Vorsorge.

Zur Erhöhung der Planungs- und Kostensicherheit setzt die BVG seit mehreren Jahren Instrumente zur Dieselpreissicherung ein, um die erwarteten Aufwendungen für Dieselkraftstoff möglichst verlässlich abzusichern und kurzfristige Preisschwankungen abzufedern.

Darüber hinaus trägt die schrittweise Umstellung der Busflotte auf elektrische Antriebe dazu bei, die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern kontinuierlich zu reduzieren. Gleichzeitig wird hierdurch die Resilienz des Busverkehrs gegenüber externen Preis- und Lieferschocks gestärkt.“

Frage 13:

Welche weiteren Aspekte werden in den Krisen- und Notfallplänen von BVG und S-Bahn behandelt und mit welchen Maßnahmen wird Vorsorge getragen?

Antwort zu 13:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Als KRITIS-Unternehmen unterliegen unsere Sicherheitskonzepte und -prozesse einem besonderen Maße an Vertraulichkeit um keine Sicherheitsrisiken einzugehen. Wir bitten daher um Verständnis, dass wir keine detaillierten, operativen Prozesse und Konzepte veröffentlichen.“

Die DB teilt hierzu mit:

„Die Stellungnahme der BVG gilt in gleicher Weise auch für die DB AG.“

Berlin, den 22.05.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt