

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)

vom 01. Juni 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 2. Juni 2026)

zum Thema:

24-Meter-Doppelgelenkbusse für die BVG – prüft der Senat belastbar oder nur auf dem Papier?

und **Antwort** vom 16. Juni 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Juni 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. 19/26211

vom 01. Juni 2026

über 24-Meter-Doppelgelenkbusse für die BVG – prüft der Senat belastbar oder nur auf dem Papier?

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. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

In seiner Antwort auf die Schriftliche Anfrage Drs. 19/25803 stellt der Senat die möglichen wirtschaftlichen und kapazitiven Vorteile von 24-Meter-Doppelgelenkbussen heraus, bleibt jedoch an entscheidenden Punkten auffällig unkonkret. Umso mehr stellt sich die Frage, ob Berlin hier tatsächlich belastbar prüft oder Gefahr läuft, ein kostenintensives Sonderfahrzeugkonzept voranzutreiben, ohne dessen praktische Eignung für das Berliner Liniennetz hinreichend nachgewiesen zu haben.

Frage 1:

Auf welcher konkreten Berlin-spezifischen Wirtschaftlichkeitsberechnung beruht die Einschätzung des Senats, dass der Einsatz von 24-Meter-Doppelgelenkbussen wirtschaftliche Vorteile gegenüber einer Taktverdichtung oder gegenüber anderen Fahrzeugkonzepten haben könne, und warum wurde diese Berechnung in der Antwort nicht vorgelegt, obwohl der Senat selbst auf Wirtschaftlichkeit und Lebenszykluskosten verweist?

Frage 2:

Welche Infrastruktur- und Folgekosten sind in die wirtschaftliche Bewertung bereits eingeflossen, insbesondere für Werkstätten, Betriebshöfe, Abstellanlagen, Ladeinfrastruktur, Schulung, Ersatzteilhaltung, Fahrzeugreserve und betriebliche Einschränkungen, und wie kann der Senat bereits wirtschaftliche Vorteile des Einsatzes von 24-Meter-

Doppelgelenkbussen behaupten, wenn nach eigener Aussage die erforderlichen infrastrukturellen Voraussetzungen erst einzelfallbezogen geprüft werden müssen und der tatsächliche Anpassungsbedarf damit offenkundig noch gar nicht absehbar ist?

Antwort zu 1 und 2:

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 und 2 gemeinsam beantwortet. Auf den für den Einsatz von E-Doppelgelenkbussen in Frage kommenden Linien M36 und M37/137, M48/M85, M76 sowie M41 und M44, insbesondere aber auf den in Spandau verkehrenden Linien, kommt es regelmäßig zu deutlichen Überfüllungen. Da zudem zusätzlich Neubaugebiete erschlossen werden müssen, ist eine weitere Nachfragesteigerung, ebenfalls insbesondere in Spandau, unausweichlich. Um die aus der städtischen Nachverdichtung resultierende Nachfrage bedienen zu können, benötigen diese Linien Anpassungen im Angebot (bspw. Taktverdichtungen oder Anpassungen des Fahrzeugparks im Busverkehr) Eine weitere Taktverdichtung des Busverkehrs ist einerseits aufgrund der Rahmenbedingungen (derzeit auf den status quo begrenzte Leistung bei der BVG) nicht möglich. Andererseits wäre dies aber auch unwirtschaftlich gegenüber dem Einsatz größerer Fahrzeuge: Alleine für die Spandauer Linien würden bei einer Taktverdichtung gegenüber der Umstellung auf Doppelgelenkbusse ca. 30 zusätzliche Personale notwendig werden. Das würde zu einer Erhöhung der Betriebskosten von ca. 2 Mio. €/Jahr führen. Zur Deckung des dichteren Taktes fallen weiterhin einmalige Kosten zur Beschaffung neuer E-Gelenkbusse an, um den Bedarf der ca. 14 zusätzlichen Umläufe zu decken. Ein Kostenvergleich wurde von der BVG durchgeführt.

In Spandau bestehen auf Grund des bestehenden, dichten Busnetzes im Straßenraum bereits heute eine Vielzahl von Doppelhaltestellen (mit ca. 30-40 m Länge), um das gleichzeitige Halten von zwei Gelenkbussen zu ermöglichen. Viele Haltestellen müssen zudem ohnehin noch barrierefrei ausgebaut werden. In diesem Zuge könnten sie auch für den Einsatz von Doppelgelenkbussen ertüchtigt werden.

Weitere Antworten zu Wirtschaftlichkeit, den Infrastruktur- und Folgekosten wurden bereits in der im Fragetext benannten Schriftliche Anfrage übermittelt.

Die BVG wurde inzwischen mit der Beschaffung von Doppelgelenkbussen beauftragt und wird sich dementsprechend mit den weiteren Themen zur Beschaffung und zu Anpassungsbedarfen im Straßenland auseinandersetzen.

Frage 3:

Hat der Senat oder die BVG bereits einen Praxistest mit 24-Meter-Doppelgelenkbussen im Berliner Straßenverkehr veranlasst oder verbindlich geplant; wenn ja, wann, mit welchem Fahrzeugtyp, auf welchen vorgesehenen Linien oder Korridoren und nach welchen technischen sowie betrieblichen Kriterien soll dieser erfolgen?

Antwort zu 3:

Vor 10 Jahren wurden schon einmal zwei Großraum-Gelenkbustypen von der BVG getestet, bevor sie zum Regelbetrieb bei den Hamburger Hochbahnen abgegeben wurden. Dabei handelt es sich um dieselbetriebene Doppelgelenkbusse, die - wie in der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/25803 beschrieben - nur beschränkt mit vollelektrisch angetriebenen Doppelgelenkbussen vergleichbar sind, weil der Antrieb sowie die Lastverteilung u. ä. unterschiedlich sind.

Weitere Praxistests mit batterieelektrischen 24-Meter-Doppelgelenkbussen im Berliner Straßenverkehr wurden bisher nicht veranlasst oder verbindlich geplant. Sie sind aber im Rahmen der Beschaffung eingeplant. Zu den Fahrzeugtypen, den Einsatzlinien oder -korridoren sowie zu technischen oder betrieblichen Prüfkriterien stimmen sich die BVG und das Land Berlin zeitnah im Rahmen der Beschaffung ab.

Frage 4:

Falls bislang kein Praxistest vorgesehen ist: Wie will der Senat vor einer Beschaffungsentscheidung sicherstellen, dass die Eignung von 24-Meter-Doppelgelenkbussen für das Berliner Liniennetz, insbesondere im Hinblick auf Fahrzeuggewicht, Achslasten, Schleppkurven, Haltestellenlängen, Wendemöglichkeiten, Brückenbelastbarkeiten, erforderliche längere Ampelräumezeiten und Werkstattfähigkeit, belastbar geprüft wird, um zu verhindern, dass sich ein Desaster wie bei den Urbanlinern mit nachträglichen Problemen bei Infrastrukturverträglichkeit und Einsatzfähigkeit wiederholt?

Antwort zu 4:

24-Meter-Doppelgelenkbusse können, ebenso wie 21-Meter-Großraumbusse und Doppeldeckerbusse, nur auf Grundlage einer Ausnahmegenehmigung nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) betrieben werden. Voraussetzung hierfür ist stets die Prüfung der infrastrukturellen und betrieblichen Eignung vor einem Einsatz.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die BVG verfügt durch den langjährigen Einsatz von Doppeldeckerbussen bereits über Erfahrungen mit Fahrzeugen, die besondere Anforderungen an Infrastruktur und Betrieb stellen. Die hierbei etablierten Prüf- und Genehmigungsprozesse können grundsätzlich auch auf den möglichen Einsatz von 24-Meter-Doppelgelenkbussen übertragen werden.“

Berlin, den 16.06.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt