Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 19 / 27 289
Schriftliche Anfrage

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 12. Oktober 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Oktober 2026)

zum Thema:

Erfolgsmodell (rabattiertes) D-Ticket: Entwicklung der Nachfrage und Finanzierung des ÖPNV

und **Antwort** vom 29. Oktober 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 2. November 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

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

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/27289
vom 12.10.2026
über Erfolgsmodell (rabattiertes) D-Ticket: Entwicklung der Nachfrage und Finanzierung des 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 AöR (BVG) sowie die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) um Stellungnahmen gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt sind.

Hinweis: Die Annahme, dass die Fahrgelderlöse sich durch die Einführung des Deutschlandticket signifikant erhöht hätten kann durch vorliegende Erlöszahlen nicht bestätigt werden. Auch heute noch liegen die Fahrgelderlöse unter dem Niveau 2019 vor der Corona-Pandemie. Festzustellen ist jedoch, dass das Deutschlandticket deutlich dazu beigetragen hatte, die pandemiebedingten Fahrgastrückgänge schneller zu kompensieren und die Fahrgastzahlen wieder dem Vor-Pandemie-Niveau anzunähern. Bezogen auf die Erlöse hat das Deutschlandticket aber vor allem zu einer Verschiebung aus den Bestandstarifen des VBB (sowohl Bartarif als auch bestehende Zeitkarten) hin zum Deutschlandticket geführt. Auf das Deutschlandticket zurückzuführende Nachfrageeffekte lassen sich im Regionalverkehr belegen. Belastbare Hinweise für eine Veränderung des Modal Split des ÖPNV innerhalb Berlins gibt es bislang noch nicht.

Vorbemerkung der Abgeordneten:
Das Deutschlandticket hat in den letzten Jahren den Anteil der Einnahmen aus Abos stark erhöht. Mit verschiedenen rabattierten Varianten wie dem Deutschlandticket Job sowie dem Deutschlandticket für Studierende und auch dem Deutschlandticket für Azubis hat sich diese Entwicklung fortgesetzt. Dank dieses Trends erhöhte sich der Anteil des ÖPNV am Modal Split, was die Verkehrsbelastung der Berliner Straßen durch den Autoverkehr verringerte.

Frage 1:

Wie viele Auszubildende in Berlin profitieren seit Gültigkeitsstart am 1. Juli 2026 von dem neuen Azubi-Ticket?

Frage 2:

Wie viele Ausbildungsbetriebe haben bereits das Angebot „D-Ticket-Azubi“ beantragt und für wie viele Auszubildenden wurde das D-Ticket-Azubi beantragt? (bitte auflisten Anzahl Betriebe und beantragte Stückzahl D-Ticket-Azubi pro Betrieb)

Antwort zu 1 und 2:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 und 2 gemeinsam beantwortet.
Es gibt entsprechend des VBB-Tarifes zwei Gruppen von Anspruchsberechtigten für das Tarifprodukt „Deutschlandticket Zuschuss Ausbildung“:

Für Auszubildende in vollschulischer Ausbildung und für Freiwilligendienstleistende im Land Berlin sowie Beamtenanwärter*innen mit Dienstort im Land Berlin wird bei Vorlage eines Berechtigungsnachweises ein Deutschlandticket zum reduzierten Preis durch VBB-Verkehrsunternehmen ausgegeben (Gruppe 1). Für diese Gruppe zahlt das Land Berlin einen Zuschuss in Höhe von aktuell 25,20 Euro/Monat als Differenzbetrag zum regulären Deutschlandticket. Dadurch ergibt sich für die Nutzenden ein reduzierter, selbst zu zahlender Preis von 37,80 Euro/Monat. Das entspricht – wie beim Deutschland-Semesterticket – 60 % des Vollpreises von 63 Euro/Monat. Der VBB teilt mit, dass im August 2026 ca. 4.200 Berechtigte dieser Gruppe das „Deutschlandticket Zuschuss Ausbildung“ nutzten. Für die Folgemonate liegen aktuell noch keine vollständigen Daten-Meldungen vor.

Auszubildende in einem dualen Ausbildungsverhältnis erhalten das „Deutschlandticket Zuschuss Ausbildung“ ebenfalls zum reduzierten Preis, sofern der Arbeitgeber bzw. Ausbildungsbetrieb einen entsprechend hohen Zuschuss zum Deutschlandticket Job gewährt (Gruppe 2). In diesem Fall wird im Rahmen bestehender Jobticket-Verträge ein reguläres Deutschlandticket-Jobticket ausgegeben. Über die Nutzerzahl in dieser Gruppe liegen dem VBB keine Informationen vor, da diese Auszubildenden über die Jobticket-Verträge einer Firma insgesamt abgerechnet werden und keine gesonderte Meldung über die Anzahl von Auszubildenden an den VBB erfolgt.

Die Deutschlandticket-Jobtickets für Auszubildende der Gruppe 2 werden im Rahmen von bestehenden oder neu abgeschlossenen Firmenticketvereinbarungen ausgegeben. Hier wird seitens der ausgebenden Verkehrsunternehmen oder des Verkehrsverbundes nicht erfasst, ob es sich bei den Firmenticketinhabern um Auszubildende oder andere Beschäftigte des jeweiligen Unternehmens handelt. Daher kann hier leider keine Aussage zur Zahl der Betriebe oder der entsprechenden Auszubildenden gemacht werden.

Frage 3:

Wie viele Auszubildende haben trotzdem keinen Anspruch auf das D-Ticket-Azubi und warum nicht?
Welche Pläne gibt es das Angebot auch für diese Gruppe auszuweiten?

Antwort zu 3:

Dem VBB oder den Verkehrsunternehmen ist nicht bekannt, wie viele Menschen in Berlin sich in Ausbildungsgängen befinden, die sie nicht für den Bezug des „Deutschlandticket Zuschuss Ausbildung“ qualifizieren.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist es Bedingung für die Nutzung des „Deutschlandticket Zuschuss Ausbildung“, dass die Vertragsdauer mindestens zwölf Monate umfasst. Mit Blick auf oftmals kürzere Vertragslaufzeiten bei Freiwilligendienstleistenden wird aktuell geprüft, ob künftig auch Teilnehmende an einem Freiwilligendienst mit einer Dienstzeit von mindestens sechs Monaten in den Berechtigtenkreis zum Deutschlandticket Zuschuss Ausbildung aufgenommen werden können.

Frage 4:

Wie entwickelten sich bei der BVG Fahrgelderlöse und Abos seit 2024?
Bitte monatlich wie folgt auflisten:
- Verkaufserlöse: Einzeltickets, Abos insgesamt, davon jeweils D-Ticket, D-Ticket Job, D-Ticket-Azubi
- Anzahl aller Abos; davon jeweils: D-Ticket, D-Ticket-Job, D-Ticket-Azubi
- Zahlungen für Einnahmeausfälle vom Land Berlin (je o.g. Abo-Kategorie)

Antwort zu 4:

Verkaufserlöse

Die BVG teilt mit, dass sich die Fahrgelderlöse bei Einzeltickets und Abonnements wie folgt entwickelt haben:

in Mio. Euro	Einzelfahrscheine[1]	Gesamt Abos[2]	davon:			
			DT	DT-Job	DT Azubi	Berlin-Abo
Jan 24	12,07	40,33	25,23	6,96		
Feb 24	11,12	40,37	25,49	7,13		
Mrz 24	11,69	40,37	25,66	7,23		
Apr 24	12,36	38,93	24,52	7,33		
Mai 24	12,82	38,85	24,61	7,44		
Jun 24	12,12	38,68	24,65	7,53		
Jul 24	12,26	41,61	21,06	7,56		3,42
Aug 24	10,98	42,54	20,42	7,57		4,26
Sep 24	10,98	43,13	19,97	7,59		4,83
Okt 24	11,62	43,78	19,48	7,63		5,41
Nov 24	11,26	44,38	19,07	7,66		5,91
Dez 24	11,68	44,93	18,80	7,68		6,32
Jan 25	10,85	51,13	21,92	9,06		6,46
Feb 25	9,92	50,88	21,98	9,11		6,36
Mrz 25	10,38	47,62	34,45	9,21		
Apr 25	11,48	47,51	34,37	9,28		
Mai 25	12,34	47,53	34,39	9,37		
Jun 25	12,12	47,47	34,38	9,39		
Jul 25	13,37	47,04	33,92	9,45		
Aug 25	11,50	46,73	33,67	9,47		
Sep 25	12,31	46,49	33,44	9,53		
Okt 25	13,08	46,33	33,32	9,62		
Nov 25	13,02	46,16	33,11	9,75		
Dez 25	13,60	45,99	32,94	9,82		
Jan 26	12,84	49,40	35,43	10,67		
Feb 26	10,82	49,21	35,23	10,74		
Mrz 26	12,71	49,14	35,08	10,88		
Apr 26	12,80	49,06	35,02	10,91		
Mai 26	13,34	49,09	35,02	11,00		
Jun 26	12,76	49,02	34,93	11,07		
Jul 26	13,07	49,60	35,41	11,09	0,13	
Aug 26	12,26	50,02	35,80	11,09	0,22	
Sep 26	12,76	50,41	36,10	11,11	0,32	

[1] Die aufgeführten Einnahmen aus Einzelfahrscheinen umfassen alle Tarifbereiche im VBB inkl. 4 Fahrten-Karte und Anschlussfahrscheine (Regeltarif sowie Ermäßigungstarif).

[2] einschließlich VBB-Firmentickets

Quelle: BVG

Anzahl Abonnements

Die Anzahl der Abonnements bei der BVG beträgt (in Tausend Stück):

Anzahl Abos	Gesamt Abonnement	davon:			
		DT	DT-Job	DT Azubi	Berlin-Abo
Jan 24	1.197	515	150	0	0
Feb 24	1.200	520	153	0	0
Mrz 24	1.160	524	155	0	0
Apr 24	1.138	500	157	0	0
Mai 24	1.143	502	160	0	0
Jun 24	1.145	502	162	0	0
Jul 24	1.148	430	162	0	118
Aug 24	1.152	417	163	0	147
Sep 24	1.183	408	163	0	166
Okt 24	1.203	398	164	0	187
Nov 24	1.210	389	165	0	204
Dez 24	1.217	384	165	0	218
Jan 25	1.230	378	164	0	223
Feb 25	1.227	379	165	0	219
Mrz 25	1.226	593	167	0	0
Apr 25	1.224	593	168	0	0
Mai 25	1.226	593	170	0	0
Jun 25	1.227	593	170	0	0
Jul 25	1.223	585	171	0	0
Aug 25	1.195	580	172	0	0
Sep 25	1.197	577	173	0	0
Okt 25	1.195	575	175	0	0
Nov 25	1.203	571	177	0	0
Dez 25	1.205	568	178	0	0
Jan 26	1.203	562	178	0	0
Feb 26	1.197	559	179	0	0
Mrz 26	1.193	557	182	0	0
Apr 26	1.187	556	182	0	0
Mai 26	1.187	556	184	0	0
Jun 26	1.187	554	185	0	0
Jul 26	1.196	562	185	2	0
Aug 26	1.192	568	185	3	0
Sep 26	1.200	573	186	5	0

Quelle: BVG

Ersatz für Einnahmeausfälle

Die BVG erhält gemäß der Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket einen jährlichen Ausgleich. Die (vorläufigen) Zahlungen des Landes Berlin als Ersatz für Einnahmeausfälle an die BVG für Deutschlandticket und Berlin-Abo betrugen in den genannten Jahren:

2024: 169,7 Mio. Euro
2025: 181,2 Mio. Euro
2026: 177,0 Mio. Euro

Frage 5:

Wie entwickelten sich bei der VBB Fahrgelderlöse und Abos seit 2024?
Bitte monatlich wie folgt auflisten:
- Verkaufserlöse: Einzeltickets, Abos insgesamt, davon jeweils D-Ticket, D-Ticket Job, D-Ticket-Azubi
- Anzahl aller Abos; davon jeweils: D-Ticket, D-Ticket-Job, D-Ticket-Azubi
- Zahlungen für Einnahmeausfälle vom Land Berlin (je o.g. Abo-Kategorie)

Antwort zu 5:

Hinweis: Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) ist kein Verkehrsunternehmen, wie die BVG (vgl. Frage 4), sondern eine Gesellschaft der öffentlichen Hand, die im Auftrag der Aufgabenträger in Berlin und Brandenburg insbesondere Koordinierungsaufgaben im ÖPNV wahrnimmt. Der VBB erfasst Fahrgelderlöse aller im rund 40 im VBB verkehrenden Verkehrsunternehmen, einschließlich der BVG, zum Zwecke der Einnahmenaufteilung.

Die nachfolgenden Daten können – wie in den vergangenen Jahren –seitens des VBB ausschließlich aggregiert zur Verfügung gestellt werden (Jahreswerte; keine Aufstellung für einzelne Monate, bezogen auf den Tarifbereich Berlin ABC. Die Abonnementzahlen sind rechnerische Werte, die sich anhand der Preise aus den gemeldeten Einnahmen ergeben; diese können von den tatsächlichen Zahlen abweichen. Eine detailliertere Aufbereitung ist für den VBB kurzfristig nicht darstellbar und erfordert zudem, dass dem VBB von jedem Verkehrsunternehmen explizit das Einverständnis für die Freigabe der Daten erteilt wird.

Verkaufserlöse

Die Verkaufserlöse stellen sich danach laut VBB wie folgt dar:

Fahrgeldeinnahmen	**2023**	**2024**	**2025**
Bartarif Berlin ABC[1]	rd. 300 Mio. Euro	rd. 280 Mio. Euro	rd. 290 Mio. Euro
Abonnements Berlin ABC[2]	rd. 200 Mio. Euro	rd. 92 Mio. Euro	rd. 63 Mio. Euro
Monatskarten[3]	rd. 91 Mio. Euro	rd. 68 Mio. Euro	rd. 80 Mio. Euro
Berlin-Abo (für 29 Euro)	-	rd. 37 Mio. Euro	rd. 16 Mio. Euro
Gesamt Berlin ABC[4]	**rd. 610 Mio. Euro**	**rd. 477 Mio. Euro**	**rd. 449 Mio. Euro**
Deutschlandtickets	rd. 351 Mio. Euro	rd. 400 Mio. Euro	rd. 560 Mio. Euro
Deutschlandticket Job		rd. 140 Mio. Euro	rd. 170 Mio. Euro
Deutschlandsemesterticket		rd. 44 Mio. Euro	rd. 77 Mio. Euro
Gesamt Deutschlandticket-familie in Berlin/Brandenburg	**rd. 351 Mio. Euro**	**rd. 584 Mio. Euro**	**rd. 807 Mio. Euro**

[1] Einzelfahrausweise, 24-Stunden-Karten, Fahrausweise für Gruppen und Fahrräder

[2] Ohne Deutschlandticket, Berlin-Abo für 29 Euro/Monat und ohne Monatskarten.

[3] VBB-Umweltkarten, Teilzeitkarten, Ausbildungs-/Schülermonatskarten, Berlin-Ticket S, Fahrradmonatskarten

[4] In der Gesamtsumme nicht enthalten sind das Schülerticket Berlin AB, sowie alle Tarifprodukte mit Geltungsbereich außerhalb von Berlin ABC und über Berlin ABC hinaus (u.a. VBB-Abo Azubi und VBB-Abo 65plus) wobei weitere Einnahmen aus den Tarifteilen C und D (u.a. Einnahmen aus touristischen Kombinationstickets Berlin ABC) sowie aus Tarifen im Verkehr nach Polen

Quelle: VBB

Anzahl Abonnements

Die rechnerische, aus den Erlösen abgeleitete Anzahl der Abonnements betrug in etwa:

Rechnerische Abonnements	**2023**	**2024**	**2025**
Berlin ABC[1]	rd. 250.000 je Monat	rd. 100.000 je Monat	rd. 60.000 je Monat
Deutschlandtickets	rd. 890.000 je Monat	rd. 750.000 je Monat	rd. 800.000 je Monat
Deutschlandticket Job		rd. 250.000 je Monat	rd. 260.000 je Monat
Deutschlandsemesterticket		rd. 170.000 je Monat	rd. 200.000 je Monat
Berlin-Abo[2]	–	180.000 bis 250.000 je Monat	–

[1] ohne Deutschlandtickets, Berlin-Abo für 29 Euro/Monat, VBB-Firmentickets

[2] „29-Euro-Ticket“, ab Juli 2024

Quelle: VBB

Ersatz für Einnahmeausfälle

Siehe Antwort zu Frage 6/7.

Frage 6:

Wie hoch waren die Zahlungen seit 2024 vom Land Berlin für Einnahmeausfälle bei ÖPNV-Verkehrsleistungen (Bitte aufschlüsseln: Zahlungen an BVG und VBB, davon: Schüler- und Ausbildungsverkehr)?

Frage 7:

Wie hoch waren seit 2024 die Ausgleichszahlungen des Landes Berlin für vergünstigte Tickets/Abos (bitte aufschlüsseln: D-Ticket, D-Ticket-Job, kostenloses Schülerticket, Freifahrt SGB IX, Berlin-Ticket S, VBB-Abo Azubi)?

Antwort zu 6 und 7:

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Ausgleichszahlungen des Landes Berlin für vergünstigte Tarifangebote können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Für den Schüler- und Ausbildungsverkehr erhält die BVG über den Verkehrsvertrag einen pauschalierten Ausgleich für Tarifermäßigungen im Ausbildungsverkehr (ohne Berücksichtigung der kostenlosen Beförderung im Ausbildungsverkehr im Tarifbereich Berlin AB) in Höhe von 75 Mio. Euro pro Jahr, der ebenfalls in der nachfolgenden Tabelle dargestellt ist. Die Zahlungen erfolgen dabei direkt an die Verkehrsunternehmen und nicht an den VBB. Da beim Ausgleich der finanziellen Nachteile aus dem Deutschlandticket nicht zwischen den unterschiedlichen Tarifprodukten des Deutschlandtickets unterschieden wird, kann dieser nicht separat ausgewiesen werden.

Die Beträge des laufenden Kalenderjahrs 2026 stellen eine Prognose dar und können erst mit Abschluss des Kalenderjahrs final beziffert werden.

Mindereinnahmenausgleich	2024	2025	2026 (Prognose)
Deutschlandticket (alle Tarifprodukte)	338,588 Mio. Euro	231,508 Mio. Euro	305,600 Mio. Euro
Deutschlandticket Zuschuss Ausbildung *	–	–	3,750 Mio. Euro
Berlin-Abo und Nachfolgelösung	60,593 Mio. Euro	57,463 Mio. Euro	–
Schüler- und Ausbildungsverkehr	75,000 Mio. Euro	75,000 Mio. Euro	75,000 Mio. Euro
Schülerticket Berlin AB	52,629 Mio. Euro	52,857 Mio. Euro	53,000 Mio. Euro
Freifahrt SGB IX	29,065 Mio. Euro	28,675 Mio. Euro	31,500 Mio. Euro
Berlin-Ticket S	78,481 Mio. Euro	65,088 Mio. Euro	58,200 Mio. Euro
VBB-Abo Azubi	12,500 Mio. Euro	4,278 Mio. Euro	–
Gesamt	**646,856 Mio. Euro**	**514,869 Mio. Euro**	**527,050 Mio. Euro**

* Hier nur der Zuschuss, der durch das Land Berlin gezahlt wird.
Quelle: eigene Darstellung SenMVKU

Frage 8:

Wie hoch waren die Ausgleichszahlungen des Bundes seit 2024 für das Land Berlin für D-Tickets?

Antwort zu 8:

Gemäß § 9 Regionalisierungsgesetz (RegG) erhielt das Land Berlin in den Jahren 2023 bis 2025 135,700 Mio. Euro Regionalisierungsmittel pro Jahr für den Ausgleich der finanziellen Nachteile aus der Einführung des Deutschlandtickets vom Bund. Für die Jahre 2026 bis 2030 ist der vom Bund an das Land Berlin zu zahlende Anteil für das Deutschlandticket auf 152,790 Mio. Euro pro Jahr festgelegt.

Grundlage der Mittelzuweisung ist nicht der tatsächliche Schaden aus der Preisabsenkung des Deutschlandtickets, sondern für die Jahre 2023 bis 2025 eine vor Einführung des Deutschlandtickets vereinbarte Annahme auf Grundlage der Schadenshöhe der Länder beim Corona-Rettungsschirm. Für die Jahre 2026 bis 2030 erfolgte eine Aktualisierung der Annahme auf Grundlage der bis dahin in den einzelnen Ländern entstandenen finanziellen Nachteile aus der Einführung des Deutschlandtickets. Ein Ausgleich der Mittel unter den Ländern anhand der tatsächlichen Schadenshöhe erfolgt erst nachlaufend.

Frage 9:

Wie haben sich seit 2024 bei der BVG die Fahrgastzahlen insgesamt entwickelt?

Antwort zu 9:

Die BVG teilt mit, dass die Zahl der unternehmensbezogenen Fahrgastfahrten (UBF) 2024 insgesamt 1.110 Mio. und 2025 insgesamt 1.093 Mio. betrug. Der leichte Rückgang der Fahrgastfahrten ist im Wesentlichen auf Streiktage Anfang 2025 zurückzuführen.

Frage 10:

Wie haben sich seit 2024 bei der VBB die Zahlen der Verbund-Fahrgäste entwickelt?

Antwort zu 10:

Der VBB teilt mit, dass die ÖPNV-Nachfrage in der Verbundregion Berlin-Brandenburg im Jahr 2024 mit 1,56 Mrd. Verbundfahrgästen annähernd wieder das Vorkrisenniveau des Jahres 2019 erreichte. Es ist davon auszugehen, dass die Einführung des Deutschlandtickets und des Berlin-Abos deutlich dazu beigetragen hat, die Fahrgastzahlen nach der Pandemie wieder zu stabilisieren. Im Tagesdurchschnitt waren in beiden Jahren 2024 und 2025 etwa 4,28 Mio. Fahrgäste im VBB unterwegs. Damit bewegt sich die Nachfrage weiterhin etwas unter dem Niveau der Vorkrisenzeit 2019, ohne aktuell weiteres Wachstum zu verzeichnen.

Jahr	**Verbundfahrgastaufkommen (in Mio.)**
2000	1.061
2005	1.227
2010	1.266
2015	1.391
2019	1.571
2020	1.071
2021	1.034
2022	1.371
2023	1.519
2024	1.562
2025	1.561
Δ % 2024/2025	**-0,0%**

Quelle: VBB 2026 – Meldung der VU und NQ zum Vorjahr
Verbundfahrgäste in Mio. jeweils vom 1.1.-31.12.

Frage 11:

Wie hoch waren seit 2024 die Zahlungen des Bundes an die Länder Berlin und Brandenburg für die Bestellung von SPNV-Verkehrsleistungen (Bitte ggf. aufschlüsseln, für welche)

Antwort zu 11:

Im Zuge der Bahnreform 1994 ist zum 1. Januar 1996 die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vom Bund auf die Länder übertragen worden. Mit dieser Regionalisierung einher ging auch die Übertragung der finanziellen Verantwortung auf die Länder. Zur Finanzierung der übertragenen Aufgabe stellt der Bund den Ländern Regionalisierungsmittel zur Verfügung, die vorrangig der Finanzierung der Bestellung von Verkehrsleistungen im SPNV dienen sollen. Es handelt sich dabei aber nicht um direkte Zahlungen des Bundes für SPNV-Verkehrsleistungen.

In den Jahren 2024 bis 2026 sind nach § 5 Regionalisierungsgesetz (RegG) i.V.m. mit Anlage 1, 2, 3 und 4 RegG folgende Beträge festgelegt, die an die Länder Berlin und Brandenburg ausgezahlt worden sind bzw. ausgezahlt werden:

	2024	**2025**	**2026**
Berlin	560,741 Mio. Euro	574,619 Mio. Euro	589,441 Mio. Euro
Brandenburg	557,897 Mio. Euro	566,659 Mio. Euro	577,095 Mio. Euro

Quelle: eigene Darstellung SenMVKU

Frage 12:

In welchem Umfang wurden oder werden durch den VBB 2024-2027 die Angebote an Verkehrsleistungen im Regionalverkehr angepasst (bitte aufschlüsseln: Zug-Kilometer, Sitzplatz-Kilometer)?

Antwort zu 12:

Das angebotene Leistungsvolumen im Regionalverkehr hat sich seit 2023 wie folgt entwickelt. Die Sitzplatz-Kilometer liegen leider nicht vor.

Leistungsvolumen	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
Berlin	9,651 Mio. Zugkm	9,757 Mio. Zugkm	9,568 Mio. Zugkm	9,548 Mio. Zugkm
Brandenburg	36,733 Mio. Zugkm	37,916 Mio. Zugkm	39,595 Mio. Zugkm	40,149 Mio. Zugkm
Gesamt	**46,384 Mio. Zugkm**	**47,673 Mio. Zugkm**	**49,163 Mio. Zugkm**	**49,697 Mio. Zugkm**

Quelle: eigene Darstellung SenMVKU

Berlin, den 29.10.2026

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