

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
- IV C 53 -

Berlin, den 3. Juli 2020
Telefon 9(0)25-1636
Andre.Darmochwal@SenUVK.berlin.de

2564 O

An die

Vorsitzende des Hauptausschusses

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

BVG-Fahrzeugvergabe

Anlage: Wirtschaftlichkeitsbetrachtung Antigraffitischutzbeschichtung (vertraulich zur Einsichtnahme im Datenraum)

63. Sitzung des Hauptausschusses am 13. November 2019
Sammelvorlage SenUVK – Z F 1 Fe – vom 25. Oktober 2019 – Bericht 23, rote Nr. 2564

68. Sitzung des Hauptausschusses am 22. Januar 2020
Bericht SenUVK – IV C 53 – vom 20. Dezember 2019 – rote Nr. 2564 A

69. Sitzung des Hauptausschusses am 12. Februar 2020
Bericht SenUVK – IV C 53 – vom 17. Januar 2020 – rote Nr. 2564 F

76. Sitzung des Hauptausschusses am 12. August 2020
Zwischenbericht SenUVK – IV C 53 – vom 20. April 2020, rote Nr. 2564 M

Kapitel 0730 – – Verkehr –
Titel 54045 – – Zuschüsse für Investitionen des Öffentlichen Personennahverkehrs –

Ansatz 2019:	321.900.000,00 €
Ansatz 2020:	399.451.000,00 €
Ansatz 2021:	554.144.000,00 €
Ist 2019:	323.319.150,61 €*
Verfügungsbeschränkungen:	16.123.104,05 €
Aktuelles Ist (Stand 29.6.2020)	157.826.305,60 €

* Der Differenzbetrag zum Ansatz wurde aus Resten aus den Vorjahren finanziert

Der Hauptausschuss hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„Die Fraktionen können der Geschäftsstelle des Hauptausschusses bis Freitag, 21.02.2020, Fragen zuleiten, die vom Senat schriftlich in einem Bericht bis Ende Mai 2020 beantwortet werden sollen.“

Die Fraktion der CDU hat am 24. Februar 2020 unter der roten Nummer 2564 F-1 folgende Fragenliste eingereicht:

- „1. Wurden im Zuge der Fahrzeug-Neubeschaffung die Prozesse und Vorgehensweise der BVG über die Herleitung der Fahrzeugbeschaffung, insbesondere der Fahrzeugmengen, fachkundig durch Externe beurteilt? Wurde die Fahrzeugproduktion beim Hersteller fachkundig im Zuge der Fahrzeugbeschaffung beurteilt? Beispielsweise durch eine Unternehmensberatung mit dem Fachgebiet ÖPNV oder durch den Branchenverband VDV oder weitere fachkundige Dritte?
2. Ergänzende Frage zur Beantwortung von Frage 3 und Frage 4 Rote Nr. 2564 F: Bitte um Bereitstellung der Unterlagen zu den Rechtsstreitigkeiten, wenn nötig im Datenraum.
3. Wie wurde die Baubegleitung und Konstruktionsüberwachung sowie Abnahme des Auftraggebers (BVG) beim Lieferanten (Stadler) gestaltet?
4. Ergänzende Frage zu Frage 10 Rote Nr. 2564F: Bitte die Datengrundlagen für die Berechnung des Instandhaltungsbedarfs angelehnt an die VDV-Schrift 801 des VDV darlegen.
5. Zu Frage 11: Nach wie vor wird jeweils zum Stichtag Monatsende des Jahres 2019 um Vorlage einer Tagesliste, bzw. der Listen der Werkstätten gebeten, aus denen hervorgeht, welche Fahrzeuge mit welcher Wagennummer aus welchem Grund für den Fahrgastverkehr nicht zur Verfügung stehen.
6. Zu Frage 14 Rote Nr. 2564 F: Welche unabhängigen Dritten, z.B. Unternehmensberatungen mit dem Fachgebiet ÖPNV oder Branchenverbände, haben die Häufigkeit der Ausfälle in Relation zum vorhandenen Personal und zu den vorhandenen Fahrzeugen der BVG bereits mit welchem Ergebnis hinsichtlich Effektivität und Effizienz neutral überprüft?
7. Zu Frage 16 Rote: Bitte um Darstellung der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der Antigraffitibeschichtung aus 2016.
8. In welchem Umfang steigt die Verkehrsleistung bis 2035? Bitte Angabe der Veränderung in Prozent zur aktuellen Verkehrsleistung.
9. Über wie viele Wagen wird die BVG unter Berücksichtigung der geplanten Neubeschaffungen und der noch im Bestand vorhandenen Wagen im Jahr 2035 voraussichtlich ca. verfügen?
10. Prüft der Landesrechnungshof die Wirtschaftlichkeit der Beschaffungen? Wenn nein, ist dies zukünftig geplant?
11. Welches Abstellkonzept hat die BVG bis 2035 vor dem Hintergrund eines wachsenden Wagenparks in diesem Zeitraum? Bitte im Zusammenhang mit den geplanten Fahrzeugbeschaffungen und Ausmusterungen bis zum Jahr 2035 darstellen. Dabei ist darzustellen, ob die vorhanden Flächen der BVG in Relation zur Anzahl der vorhandenen Fahrzeuge aus Sicht des Senats bzw. der BVG ausreichend sind.“

Beschlussempfehlung:

Der Hauptausschuss wird gebeten, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

Vorbemerkung der Verwaltung: Der Berichtsauftrag betrifft auch Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine Beantwortung bemüht und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Hierzu wird berichtet:

Frage 1:

Wurden im Zuge der Fahrzeug-Neubeschaffung die Prozesse und Vorgehensweise der BVG über die Herleitung der Fahrzeugbeschaffung, insbesondere der Fahrzeugmengen, fachkundig durch Externe beurteilt? Wurde die Fahrzeugproduktion beim Hersteller fachkundig im Zuge der Fahrzeugbeschaffung beurteilt? Beispielsweise durch eine Unternehmensberatung mit dem Fachgebiet ÖPNV oder durch den Branchenverband VDV oder weitere fachkundige Dritte?

Antwort zu Frage 1:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die BVG verfügt als größtes deutsches Personennahverkehrsunternehmen über ausgewiesene Experten in allen zur Erfüllung der ihr anvertrauten Aufgaben erforderlichen Bereichen. Sofern erforderlich, werden für einzelne Sachverhalte externe Experten hinzugezogen. Im Rahmen der Fahrzeugvergabe ist eine Hinzuziehung Externer mit Blick auf die Fahrzeugmenge nicht erfolgt. Mit dem Land Berlin ist im Vorfeld des Beschaffungsprozesses die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung sowie das erwartete Mobilitätsverhalten (je unter Beachtung externer Auswertungen hierzu – so auch des VDV) abgestimmt und unter Heranziehung der BVG-Erfahrungen zur Grundlage der Berechnung des Fahrzeugbedarfs gemacht worden.“

Während des Ausschreibungsprozesses mussten alle potenziellen Bieter im Rahmen der Interessensbekundung ihre Referenzen zu Entwicklung, Bau und Zulassung von Schienenfahrzeugen und der Ausgestaltung von Ersatzteillieferverträgen nachweisen. Diese wurden kritisch geprüft.

Im Rahmen der Entwicklung und Fertigung der neuen U-Bahn-Wagen werden durch die BVG oder beauftragte Dienstleister Audits in den Fertigungsbereichen, u.a. im Montagewerk und bei Schweißbaugruppen, beim Auftragnehmer und seinen Unterlieferanten durchgeführt.“

Frage 2:

Ergänzende Frage zur Beantwortung von Frage 3 und Frage 4 Rote Nr. 2564 F: Bitte um Bereitstellung der Unterlagen zu den Rechtsstreitigkeiten, wenn nötig im Datenraum.

(Die Frage 2 bezieht sich auf Frage 3 und 4 der Roten Nummer 2564 F vom 17. Januar 2020:

Frage 3:

Bitte um vollständiges zur Verfügung Stellen der Begründung der Vergabekammer sowie der dazugehörigen Schriftsätze von Alstom und der BVG an den Hauptausschuss.

Frage 4:

Der Senat/die BVG wird gebeten dem Hauptausschuss die Unterlagen aus dem laufenden Verfahren vor dem Kammergericht zur Verfügung zu stellen, wenn nötig als Anlage im Datenraum.

Antwort zu Frage 3 und 4:

„Die BVG befindet sich in einer laufenden gerichtlichen Auseinandersetzung. Diesen Rechtsstreit betreffende Unterlagen kann die BVG nicht zur Verfügung stellen.“)

Antwort zu Frage 2

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die gerichtliche Auseinandersetzung ist beendet. Sobald die Entscheidung des Kammergerichts schriftlich vorliegt, stellt die BVG diese gern dem Hauptausschuss zur Verfügung.“

Frage 3:

Wie wurde die Baubegleitung und Konstruktionsüberwachung sowie Abnahme des Auftraggebers (BVG) beim Lieferanten (Stadler) gestaltet?

Antwort zu Frage 3:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die BVG geht davon aus, dass sich die Frage auf die Fahrzeugbaureihe IK bezieht.

Die Konstruktionsüberwachung begann in der Pflichtenheftphase. Anschließend wurden durch regelmäßige Baubesprechungen zwischen dem Auftragnehmer (AN) und der BVG alle Konstruktionen aller Baugruppen besprochen und durch den AN vorgestellt. Im Konstruktionsprozess und zum Abschluss der Detailkonstruktionen erfolgten Design Reviews, die zur Freigabe der technischen Unterlagen führten.

Zur Fertigungsfreigabe wurden Erstmusterabnahmen bei allen wesentlichen Komponenten direkt im jeweiligen Herstellerwerk durchgeführt.

Nach dem Start der Fahrzeugfertigung begann die Phase der Baubetreuung durch die BVG. In dieser Phase arbeiteten mehrere BVG-Mitarbeiter permanent im Herstellerwerk und begutachteten alle Schritte der Fahrzeugmontage. Neben den BVG-Mitarbeitern wurden während der Fertigungsprozesse auch externe Firmen, wie z. B. VCDB für Schweißabnahmen, eingebunden.

Gleiches traf auch auf die Inbetriebnahme der Fahrzeuge zu. Zum Abschluss der Inbetriebsetzung jedes Fahrzeugs führten die BVG-Baubetreuung und das BVG-Engineering die Güteprüfung durch, die vor der Lieferfreigabe bestanden werden musste. Anschließend erfolgte eine Fahrt im Auftrag der Technischen Aufsichtsbehörde Berlin (TAB) zum Abschluss der Güteprüfungen, nach der dann der zwölfwöchige Probefahrbetrieb im Fahrgastverkehr aufgenommen wurde. Erst nach erfolgreich beendetem Probefahrbetrieb hat die BVG die Abnahme durchgeführt, nach der die vierjährige Gewährleistungszeit begann.“

Frage 4:

Ergänzende Frage zu Frage 10 Rote Nr. 2564 F: Bitte die Datengrundlagen für die Berechnung des Instandhaltungsbedarfs angelehnt an die VDV-Schrift 801 des VDV darlegen.

Die Frage 4 bezieht sich auf Frage 10 der Roten Nummer 2564 F vom 17. Januar 2020:

Frage 10:

Wie erfolgt die Berechnung des Instandhaltungsbedarfs? Bitte die entsprechende Datengrundlage zur Verfügung stellen.

Antwort zu Frage 10:

„Die Grundlage zur Instandhaltung der Personenfahrzeuge der Berliner U-Bahn regelt die Dienstanweisung des Betriebsleiters U-Bahn. Die planmäßige Instandhaltung erfolgt nach festgesetzten Fristen alle 30.000 Laufleistungskilometer. Die Berechnung des Instandhaltungsbedarfs erfolgt auf Grundlage der Plandaten zu den Gesamt-wagenkilometern (Gwkm) je U-Bahnwagen.“

Berechnung:

- Plandaten zu den Gesamt-wagenkilometern (Gwkm), geteilt durch 30.000 km Instandhaltungsintervall (erbracht durch die Betriebswerkstätten)
- multipliziert mit dem Faktor 31/32, da jede 32. Frist eine große Inspektion nach 960.000 Laufleistungskilometern stattfindet, die nicht in der Betriebswerkstatt (Bw) abgearbeitet wird
- geteilt durch 2 Wagen, um auf Doppeltriebwagen (Dtw) zu kommen
- geteilt durch 52 Wochen, um am Ende die mittleren Dtw-Slots je Woche als Ergebnis zu erhalten.

2020	Bw Grunewald	Bw Friedrichsfelde	Bw Britz	
Gwkm	45.311.278	16.463.306	75.125.765	in km
Fristenslots im Jahr	732	266	1.213	in Dtw/Jahr
Fristenslots je Woche	14	5	23	in Dtw/Woche

Antwort zu Frage 4:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Berechnung des Instandhaltungsbedarfs orientiert sich an den vorgegebenen Parametern für Schienenfahrzeuge aus der Dienstanweisung des Betriebsleiters U-Bahn („Instandhaltung von Personenfahrzeugen der Berliner U-Bahn“ – siehe die für 1054 übersandte Unterlage zu Frage 2 in 2018) und der VDV-Schrift. Beaufschlagend dazu werden die Faktoren der eingeschränkten Kuppelfähigkeit (17 Fahrzeugserien) sowie des Fahrzeugalters erfasst, um für jede Fahrzeugserie eine entsprechende Vorhaltung kalkulieren zu können.“

Frage 5:

Zu Frage 11: Nach wie vor wird jeweils zum Stichtag Monatsende des Jahres 2019 um Vorlage einer Tagesliste, bzw. der Listen der Werkstätten gebeten, aus denen hervorgeht, welche Fahrzeuge mit welcher Wagennummer aus welchem Grund für den Fahrgastverkehr nicht zur Verfügung stehen.

Die Frage 5 bezieht sich auf Frage 11 der Roten Nummer 2564 F vom 17. Januar 2020, diese sich wiederum auf Frage 10 der Roten Nummer 2564, Bericht 23):

Frage 11:

Zu Frage 10:

Bitte um umfängliche Beantwortung von Frage 10 und Bereitstellung der Listen unterteilt nach Klein- und Großprofil, der dem Fahrgastverkehr nicht zur Verfügung stehenden Fahrzeuge mit Grund nach Wagennummern.

Die ursprüngliche Frage 10 (siehe rote Nr. 2564, Bericht 23) lautete:

Jeweils zum Stichtag Monatsende des letzten halben Jahres wird um Vorlage einer Tages-liste, unterteilt nach Klein- und Großprofil gebeten, welche Fahrzeuge mit Benennung der Wagennummern sowie Grund für den Fahrgastverkehr nicht zur Verfügung gestanden haben.

Antwort zu Frage 11:

„Die seinerzeitige Antwort hat weiterhin Gültigkeit. Es gibt bei der BVG keine nach Klein- und Großprofil unterteilte Tagesliste der dem Fahrgastverkehr nicht zur Verfügung stehenden Fahrzeuge mit Grund und Wagennummer.“

Gerne lädt die U-Bahn den Hauptausschuss in die U-Bahn-Leitstelle ein, um sich den Betriebsablauf eines Tages und die sich daraus ergebenden Veränderung der Fahrzeugverfügbarkeit im Tagesverlauf vor Ort anzusehen.“

Antwort zu Frage 5:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die seinerzeitige Antwort hat weiterhin Gültigkeit.“

Neben Fahrzeugen, die ganz planmäßig zu vorbeugenden, fristgesteuerten Instandhaltungsarbeiten in den Werkstätten stehen, gibt es eine täglich und sogar stundenweise schwankende Zahl von Fahrzeugen, an denen Reparaturen vorgenommen werden.

Gerne lädt die U-Bahn den Hauptausschuss in die U-Bahn-Leitstelle ein, um sich den Betriebsablauf eines Tages und die sich daraus ergebenden Veränderung der Fahrzeugverfügbarkeit im Tagesverlauf vor Ort anzusehen.“

Frage 6:

Zu Frage 14 Rote Nr. 2564 F: Welche unabhängigen Dritten, z.B. Unternehmensberatungen mit dem Fachgebiet ÖPNV oder Branchenverbände, haben die Häufigkeit der Ausfälle in Relation zum vorhandenen Personal und zu den vorhandenen Fahrzeugen der BVG bereits mit welchem Ergebnis hinsichtlich Effektivität und Effizienz neutral überprüft?

Die Frage 6 bezieht sich auf Frage 14 der Roten Nummer 2564 F vom 17. Januar 2020:

Frage 14:

Wie sind die Ausfälle vor dem Hintergrund zu erklären, dass die BVG über überdurchschnittlich viel Personal und Fahrzeuge verfügt, die über den Empfehlungen des VDV liegen?

Antwort zu Frage 14:

„Es bleibt bei der Erläuterung, die die BVG gegenüber dem Hauptausschuss mit Bericht vom 10. August 2018 (Rote Nummer 1054 G) abgegeben hat:

Die erhöhten Werte der BVG ggü. den Richtwerten aus den VDV-Schriften 801 und 882 hinsichtlich Personals und Fahrzeugen resultieren daraus, dass die VDV-Schriften von durchschnittlichen Verhältnissen ausgehen. So ist in den VDV-Schriften als Richtschnur die Regelnutzungsdauer von Fahrzeugen mit 30 Jahren bemessen. Die ältesten sich im Berliner Fahrgastverkehr befindenden U-Bahnwagen stammen hingegen aus dem Jahr 1956.

Zudem besitzt die Berliner U-Bahn 17 verschiedene Fahrzeugtypen, welche zum großen Teil betrieblich nicht miteinander kuppelbar sind und auch unterschiedliche Aufwände in ihrer Instandsetzung aufweisen. Ebenso werden die unterschiedlichen

Tarifverträge und Dienstvereinbarungen, z.B. zur Vereinbarkeit von Familie & Beruf, und die daraus resultieren Auswirkungen auf die Planung der Dienstschichten in den VDV Schriften nicht umfassend berücksichtigt. Daher ist die Situation in Berlin nicht mit U-Bahnen anderer deutscher Städte vergleichbar.“

Antwort zu Frage 6:

Die BVG teilt hierzu mit:

„In den Jahren 2012 bis 2017 wurde eine Unternehmensberatung damit beauftragt, die Fahrzeugbindung durch eine effektivere und effizientere Gestaltung der Fristenabläufe und Werkstattorganisation zu optimieren, um Stand- und Durchlaufzeiten nachhaltig zu senken.“

Vorgeschlagene Maßnahmen sind in der BVG umgesetzt worden. Kontinuierlich wird zudem das Qualitätsmanagement für die U-Bahn-Werkstätten überarbeitet. Dies mit dem Ziel und dem Ergebnis, dass sich die Fahrzeugverfügbarkeit wesentlich und dauerhaft verbessert.“

Frage 7:

Zu Frage 16 Rote Nr. 2564 F: Bitte um Darstellung der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der Antigraffitibeschichtung aus 2016.

Die Frage 7 bezieht sich auf Frage 16 der Roten Nummer 2564 F vom 17. Januar 2020:

Frage 16:

- a. Bitte um Darstellung der Berechnungsgrundlage für Zugausfälle aufgrund von Graffiti für die einzelnen Jahre, inklusive der Datenbasis.
- b. Führt die BVG Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen über den Mehrwert von Anti-Graffiti Beschichtung durch? Wenn ja bitte um Darlegung der Berechnungen.

Antwort zu Frage 16:

Zu a:

Die in der Beantwortung der Frage 16 (rote Nr. 2564) angegebenen Zugausfälle aufgrund von Vandalismusschäden beinhalten neben Graffiti auch weitere Vandalismusschäden. Eine nur auf Graffiti beschränkte Auswertung wird durch die BVG nicht geführt.

Die genannten Zugausfälle beruhen auf der Zahl der Graffitiereignisse sowie der dadurch verursachten, jeweiligen Ausfallzeiten (u.a. Überführung in Werkstatt, Standzeit Werkstatt, Reinigung, Abnahme). Eine genaue Darstellung der Berechnungsmethodik liegt SenUVK nicht vor.

Zu b:

Die BVG teilt mit, dass sie die Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit von Antigraffitibeschichtungen letztmalig im Jahr 2016 untersucht hat. Zu diesem Zeitpunkt lagen die Zahlen über den starken Anstieg vandalismusbedingter Fahrzeugausfälle ab 2016 noch nicht vor. Aktuell wird die Wirksamkeit von Fahrzeugbeschichtungen mit Antigraffitifolien an einem IK-Fahrzeug getestet. Dieses wurde Ende 2019 entsprechend ausgestattet, Ergebnisse hierzu liegen noch nicht vor.

Antwort zu Frage 7:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Darstellung der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der Antigraffitibeschichtung aus 2016 ist im PDF-Dokument „Wirtschaftlichkeitsbetrachtung Antigraffitischutzbeschichtung“ für den Datenraum enthalten.“

Das Dokument ist vertraulich und kann im Datenraum eingesehen werden.

Frage 8:

In welchem Umfang steigt die Verkehrsleistung bis 2035? Bitte Angabe der Veränderung in Prozent zur aktuellen Verkehrsleistung.

Antwort zu Frage 8:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Gemäß des aktuellen Nahverkehrsplans steigt die Verkehrsleistung der U-Bahn bis 2035 um 19,5 % (im Vergleich zu 2018).“

Tabelle 30: Entwicklung des Leistungsvolumens im Berliner ÖPNV bis 2035

Verkehrsmittel	Vertragssoll		Geplantes		
	2018 ¹⁾		Vertragssoll 2023	Vertragssoll 2035	
	Mio. Zug/Bus- km p.a.	Mio. Zug/Bus-km p.a.		Mio. Zug/Bus-km p.a.	Aufwuchs ggü. 2018
Regionalzugverkehr ²⁾	6,48	9,61	+48 %	3)	3)
S-Bahn ⁴⁾ (nur Berlin, inkl. Anteil zum BER)	30,0	31,1	+3,6 %	36,0	+20,0 %
U-Bahn	22,1	23,6	+6,8 %	26,4	+19,5 %
Straßenbahn	20,6	22,5	+9,2 %	34,7 ⁵⁾	+68,4 %
Bus	92,2	96,8	+5,0 %	99,2 ⁶⁾	+7,6 %

Frage 9:

Über wie viele Wägen wird die BVG unter Berücksichtigung der geplanten Neubeschaffungen und der noch im Bestand vorhandenen Wägen im Jahr 2035 voraussichtlich ca. verfügen?

Antwort zu Frage 9:

Nach Abstimmung zwischen BVG und dem Land Berlin liegt der durch die BVG 2035 zu erbringenden Verkehrsleistung der im Nahverkehrsplan dargestellte Fahrzeugbedarf zugrunde. Dies sind im Kleinprofil 574 Wagen und im Großprofil 1.082 Wagen.

Frage 10:

Prüft der Landesrechnungshof die Wirtschaftlichkeit der Beschaffungen? Wenn nein, ist dies zukünftig geplant?

Antwort zu Frage 10:

Nach der Selbstbeschreibung des Landesrechnungshofs Berlin, prüft dieser „die Haushalts- und Vermögensrechnungen des Landes Berlin sowie dessen gesamte Haushalts- und Wirtschaftsführung. Die Prüfung erstreckt sich auch auf die Sondervermögen und Betriebe Berlins sowie die landesunmittelbaren juristischen Personen des öffentlichen Rechts und privatrechtlichen Unternehmen, an denen Berlin unmittelbar oder mittelbar beteiligt ist.“

Dies umfasst auch die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR.

Frage 11:

Welches Abstellkonzept hat die BVG bis 2035 vor dem Hintergrund eines wachsenden Wagenparks in diesem Zeitraum? Bitte im Zusammenhang mit den geplanten Fahrzeugbeschaffungen und Ausmusterungen bis zum Jahr 2035 darstellen. Dabei ist darzustellen, ob die vorhanden Flächen der BVG in Relation zur Anzahl der vorhandenen Fahrzeuge aus Sicht des Senats bzw. der BVG ausreichend sind.

Antwort zu Frage 11:

Das Abstellkonzept U-Bahn ist Gegenstand laufender Abstimmungen zwischen der BVG und dem Senat. Hier sind insbesondere die sich aus den durch die BVG formulierten Abstellbedarfen und den daraus möglicherweise folgenden Investitionsbedarfen ergebenden Diskussionen zu führen.

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz