

Nachhaltigkeits- bericht 2025

BVG

Vorwort des Vorstands



Liebe Leserinnen und Leser,

als größter Mobilitätsdienstleister der Hauptstadt tragen wir eine besondere Verantwortung – für Klima und Umwelt, für unsere Mitarbeitenden und für die Menschen, die täglich mit uns unterwegs sind.

Auch im Jahr 2025 setzen wir unseren Weg hin zu einer noch nachhaltigeren, zuverlässigeren und zukunftsorientierten Mobilität konsequent fort. Nachhaltigkeit bedeutet für uns weit mehr als die Mobilitäts- und Verkehrswende voranzutreiben. Sie ist ein umfassender Transformationsprozess, in dem ökologische und soziale Verantwortung unser tägliches Handeln leiten. Dazu gehört, dass wir unseren Beitrag zum Klima- und Ressourcenschutz leisten und gleichzeitig die Menschen in den Mittelpunkt unserer Entscheidungen stellen.

Entsprechend ist dieses Verständnis fester Bestandteil unserer Unternehmensstrategie. Mit unserem Nachhaltigkeitsbericht nach den Anforderungen der CSRD zeigen wir transparent auf, wie wir unseren ökologischen Fußabdruck reduzieren und unsere soziale Verantwortung stärken.

Nachhaltigkeit ist bei der BVG fest in der Verantwortung aller drei Vorstandsressorts verankert. Sie wird strategisch gesteuert, in Technik und Infrastruktur konsequent umgesetzt und im täglichen Betrieb gemeinsam mit unseren Mitarbeitenden gelebt. So stellen wir sicher, dass ökologische, soziale und unternehmerische Verantwortung in allen wesentlichen Entscheidungen berücksichtigt werden.

Zugleich bekennen wir uns zu hohen Standards in unseren Lieferketten und Partnerschaften: Der Schutz von Menschenrechten und Umweltrechten ist für uns nicht verhandelbar – heute und in Zukunft.

Die Mobilitätswende kann nur gelingen, wenn wir gemeinsam handeln. Dazu möchten wir uns ausdrücklich bei den diversen Berliner Akteurinnen und Akteuren bedanken, die sich gemeinsam mit uns für ein lebenswertes und nachhaltiges Berlin einsetzen. Dieser Bericht ist ein weiterer wichtiger Schritt auf unserem Weg, Veränderungen wirksam und verantwortungsvoll zu gestalten.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung.



01

Allgemeine Standards

Nachhaltig handeln.
Verantwortung transparent machen. 10

ESRS 2	1 Allgemeine Angaben	11
	1.1 Grundlagen	11
BP-1	Basis für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung	11
BP-2	Erläuterungen zu unternehmensspezifischen Besonderheiten	11
	1.2 Nachhaltige Unternehmenssteuerung	13
GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	13
GOV-3	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	15
GOV-4	Risikomanagement und interne Kontrollen	15
	1.3 Zum Unternehmen	16
SBM-1	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	16
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	20
	1.4 Wesentlichkeitsanalyse	22
SBM-3	Wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	22
IRO-1	Prozess zur Wesentlichkeitsanalyse	24
IRO-2	In der Nachhaltigkeitserklärung abgedeckte ESRS-Themenstandards	25



02

Themenstandard Umwelt

Klimawandel 30

ESRS E1	1 Klimaschutz	30
SBM-3 E1	1.1 Wesentlichkeit	30
	a) Attraktiver ÖPNV	
	b) Reduktion von Scope 1-Emissionen	
	c) Reduktion von Scope 2-Emissionen	
	d) Reduktion von Scope 3-Emissionen	
E1-4	1.2 Strategie	32
E1-6	1.3 Ziele	33
E1-5	1.4 Maßnahmen	38
E1-8	1.5 Kennzahlen	41
	Brutto-Treibhausgasemissionen in Scope 1, 2 und 3	
ESRS E1	2 Anpassung an den Klimawandel	44
SBM-3 E1	2.1 Wesentlichkeit	44
	a) Klimaresilienter Betrieb	
	b) Klimaresiliente Servicequalität	
E1-2	2.2 Klimarisikoanalyse und Klimaresilienz	45
E1-3	2.3 Resilienz im Zusammenhang mit dem Klimawandel	47
E1-4	2.4 Strategie	48
E1-6	2.5 Ziele	48
E1-5	2.6 Maßnahmen	49

Inhalt

	3 Energie	50		Biologische Vielfalt und Ökosysteme	64
ESRS E1			ESRS E4	5 Auswirkungen auf den	
SBM-3 E1	3.1 Wesentlichkeit	51		Zustand der Arten	64
	a) Energieeffizienz		SBM-3 E4	5.1 Wesentlichkeit	65
	b) Energiebeschaffung			a) Artenschutz bei Neubauprojekten	
E1-4	3.2 Strategie	52		b) Artenschonende Lichtgestaltung	
E1-6	3.3 Ziele	53	E4-2	5.2 Strategie	66
E1-5	3.4 Maßnahmen	54	E4-4	5.3 Ziele	67
E1-7	3.5 Kennzahlen	55	E4-3	5.4 Maßnahmen	68
	Energieverbrauch und Energiemix				
	Umweltverschmutzung	56			
ESRS E2	4 Luftverschmutzung	56			
SBM-3 E2	4.1 Wesentlichkeit	56			
	a) Luftreinhaltung				
	b) Lärmschutz				
E2-1	4.2 Strategie	57			
E2-3	4.3 Ziele	58			
E2-2	4.4 Maßnahmen	59			
E2-4	4.5 Kennzahlen	62			
	Luftemissionen im Fahrbetrieb Bus				
	Grüngleise				



03

Themenstandard Soziales

Eigene Belegschaft 72

ESRS S1	6 Arbeitsbedingungen	72
S1-2	6.1 Einbindung betroffener Personen	72
SBM-3 S1	6.2 Wesentlichkeit	74
	a) Arbeitszeit und Vereinbarkeit mit Berufs- und Privatleben	
	b) Gesundheits- und Arbeitsschutz	
	c) Sicherheit des Fahr- und Servicepersonals	
S1-1	6.3 Strategie	75
S1-4	6.4 Ziele	77
S1-3	6.5 Maßnahmen	79
	6.6 Kennzahlen	82
S1-7	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	
S1-13	Parameter für Gesundheitsschutz	
S1-14	Parameter für die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben	

ESRS S1	7 Gleichbehandlung und Chancengleichheit	84
S1-2	7.1 Einbindung betroffener Personen	84
S1 SBM-3	7.2 Wesentlichkeit	85
	a) Vielfalt	
	b) Gleichstellung der Geschlechter	
S1-1	7.3 Strategie	86
S1-4	7.4 Ziele	87
S1-3	7.5 Maßnahmen	89
	7.6 Kennzahlen	91
S1-5	Merkmale der Beschäftigten des Unternehmens	
S1-6	Merkmale der Nicht-Beschäftigten des Unternehmens	
S1-8	Diversitätsparameter	
S1-11	Menschen mit Behinderungen	
S1-12	Indikatoren für Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen	
S1-15	Vergütungskennzahlen	

Inhalt

Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette 96

ESRS S2	8 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	96
S2-2	8.1 Einbindung betroffener Personen	96
SBM-3 S2	8.2 Wesentlichkeit	99
	a) Angemessene Entlohnung	
	b) Gesundheitsschutz und Sicherheit	
	c) Verhinderung von Zwangsarbeit	
S2-1	8.3 Strategie	100
S2-4	8.4 Ziele	101
S2-3	8.5 Maßnahmen	102
	8.6 Kennzahlen	105

Verbraucher und Endnutzer 106

ESRS S4	9 Persönliche Sicherheit unserer Fahrgäste	106
S4-2	9.1 Einbindung betroffener Personen	107
SBM-3 S4	9.2 Wesentlichkeit	108
	a) Präventive Sicherheitskonzepte	
	b) Reaktive Sicherheitskonzepte	
S4-1	9.3 Strategie	109
S4-4	9.4 Ziele	110
S4-3	9.5 Maßnahmen	111
	9.6 Kennzahlen	113
ESRS S4	10 Soziale Inklusion von Fahrgästen	115
S4-2	10.1 Einbindung betroffener Personen	116
SBM-3 S4	10.2 Wesentlichkeit	117
	a) Physische Barrierefreiheit	
	b) Digitale Barrierefreiheit und Fahrgastinformation	
S4-1	10.3 Strategie	118
S4-4	10.4 Ziele	119
S4-3	10.5 Maßnahmen	120
	10.6 Kennzahlen	123

*Nachhaltig handeln.
Verantwortung
transparent machen.*

Allgemeine
Stand



Allgemeine Angaben

Grundlagen

Nachhaltige Unternehmenssteuerung

Zum Unternehmen

Wesentlichkeitsanalyse

Standards

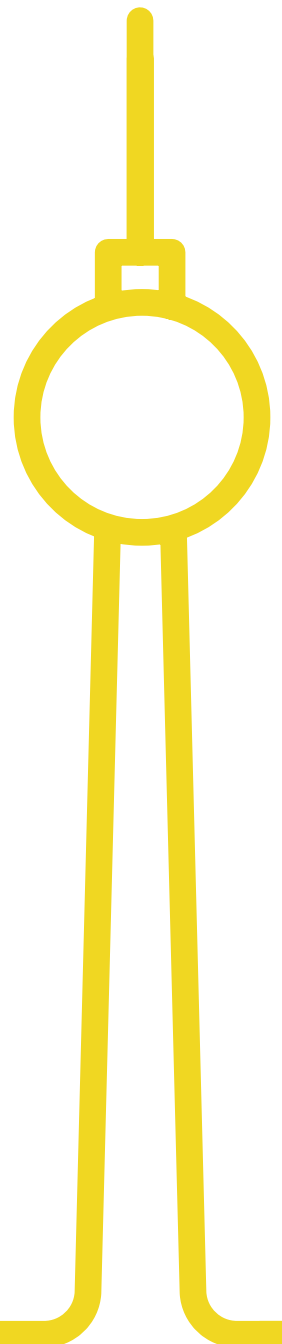
Nachhaltig handeln.

Verantwortung transparent machen.

Nachhaltigkeit ist ein zentraler Bestandteil des unternehmerischen Selbstverständnisses der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Als Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs in der Hauptstadt tragen wir eine besondere Verantwortung für Umwelt, Gesellschaft und gute Unternehmensführung. Unsere Nachhaltigkeitsstrategie ist eng mit unserem operativen Handeln verzahnt – und unsere Berichterstattung darüber folgt dem Anspruch, dieser Verantwortung transparent, nachvollziehbar und zukunftsorientiert gerecht zu werden.

Im Zuge der Umsetzung der europäischen Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) in nationales Recht orientiert sich die BVG bei der Erstellung ihrer Nachhaltigkeitserklärung an den Vorgaben der European Sustainability Reporting Standards (ESRS). Grundlage bildet eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse, die auf Konzernebene durchgeführt wurde und Bestandteil dieses Berichts ist. Die Nachhaltigkeitserklärung selbst bezieht sich ausschließlich auf die BVG AöR; perspektivisch ist vorgesehen, die Berichterstattung konsolidiert auf Konzernebene weiterzuentwickeln.

Die BVG unterliegt voraussichtlich ab dem Geschäftsjahr 2027 der verpflichtenden Anwendung der CSRD. Der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht wurde daher auf freiwilliger Basis erstellt. Eine vollständige Anwendung der ESRS erfolgte nicht. Der Bericht wurde entsprechend nicht durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Die inhaltliche Verantwortung für den Nachhaltigkeitsbericht liegt bei der BVG selbst.



1 Allgemeine Angaben

1.1 Grundlagen

ESRS 2

BP-1

Basis für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung

Unsere Nachhaltigkeitserklärung umfasst die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR.

Die Erklärung berücksichtigt neben der eigenen Geschäftstätigkeit der BVG auch wesentliche Aspekte entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, soweit diese für die Bewertung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen von Bedeutung sind.

Mehr Transparenz und Messbarkeit



Von der Möglichkeit, Informationen aus Gründen des Schutzes von Geschäftsgeheimnissen – etwa im Hinblick auf geistiges Eigentum, Know-how oder Innovationsvorhaben – auszuklammern, wurde kein Gebrauch gemacht. Auch Angaben zu bevorstehenden Entwicklungen oder laufenden Verhandlungen wurden nicht ausgelassen.

BP-2

Erläuterungen zu unternehmensspezifischen Besonderheiten

Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über alle Kennzahlen, die auf Schätzungen beruhen. Sie beschreibt die jeweils angewandte Methodik, die zugrunde liegenden Annahmen und den daraus resultierenden Grad an Genauigkeit.



Unsere Nachhaltigkeitserklärung bildet die gesamte Wertschöpfungskette ab – vollständig und transparent.

Quellen für Schätzungen und Ergebnisunsicherheit

Kennzahlen, die einem hohen Maß an Messunsicherheit unterliegen

Informationen über die Quellen für Messunsicherheiten

Annahmen, Näherungswerte und Beurteilungen, die der Messung zugrunde gelegt wurden

Schadstoffbilanzierung

Derzeit werden die Luftschadstoffe, die im Zuge des Verbrauchs fossiler Brennstoffe unserer Busflotte emittiert werden, anhand der gemessenen Verbrauchsmengen ermittelt, in dem diese in Verbindung mit einer Reihe weiterer Parameter (Fahrzeug-/Motorentyp, Art der Nutzung, Filtereigenschaften etc.) mit Hilfe des Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA) des UBA errechnet werden.

Die emittierten Luftschadstoffe werden derzeit nicht gemessen, sondern berechnet. Das HBEFA verwendet hierfür eine Vielzahl von Parameter um die Schätzungen so realistisch und genau wie möglich werden zu lassen. Dennoch handelt es sich nicht um Messwerte, die von der BVG erfasst wurden. Lediglich die den Berechnungen zugrunde liegenden Verbrauchsmengen der fossilen Brennstoffe sind Messwerte, auf die über die verwendete Software zur Überwachung der Tanksysteme zugegriffen wird.

Es bleibt also eine nicht näher zu beziffernde Ungenauigkeit bei der Angabe der Luftschadstoffe, die durch die Nutzung der besten zur Verfügung stehenden Methoden (derzeit HBEFA) so klein wie möglich gehalten wird.

Energieverbrauch

Ein zentraler Unsicherheitsfaktor ist die Erfassung des tatsächlichen Energieverbrauchs. Während alle Betankungen mit fossilen Energieträgern für Fahrzeuge über Tankkarten und -software gemessen werden (mit Ausnahme eines minimalen Anteils externer Betankungen), handelt es sich bei Daten zu eingekaufter Energie wie Strom, Fernwärme und Heizöl um Rechnungsdaten der Energielieferanten. Die BVG verfügt hierfür derzeit über kein eigenes Zählersystem, das umfangreich oder zuverlässig genug ist. Verbrauchswerte können ungenau sein, wenn Messsysteme fehlerhaft arbeiten, nicht regelmäßig kalibriert werden oder der Energieverbrauch nur geschätzt wird, z. B. über Tankbelege oder Durchschnittswerte. Außerdem muss sich bei der Verwendung von Rechnungsdaten von Lieferanten auf die Qualität der vorgelegten Daten verlassen werden.

Da mangels eigener Messsysteme kein direkter Vergleich möglich ist, ist die Ungenauigkeit, die durch die Verwendung von Rechnungsdaten entsteht, nicht einzuschätzen.



1.2 Nachhaltige Unternehmenssteuerung

GOV-1

Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

Vorstand und Aufsichtsrat der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR arbeiten zum Wohl des Unternehmens vertrauensvoll zusammen und tauschen sich regelmäßig zu strategischen, wirtschaftlichen und nachhaltigkeitsbezogenen Themen aus. Der Vorstand stimmt die strategische Ausrichtung mit dem Aufsichtsrat ab und setzt diese im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben um. Ein einheitlicher strategischer Rahmen wird durch verbindliche Mindeststandards, etwa im Kodex für menschenrechtliche Sorgfaltspflichten, geschaffen; lokale Anforderungen werden berücksichtigt.

Der Aufsichtsrat überwacht die Geschäftsführung des Vorstands und berät diesen. Zum 31. Dezember 2025 bestand der Vorstand aus 2 Mitgliedern, der Aufsichtsrat aus 16 Mitgliedern, darunter Vertreter*innen des Landes Berlin und der Belegschaft. Die Vorstandsmitglieder verfügen über langjährige Erfahrung in Bereichen wie öffentlicher Verkehr, Infrastruktur, Finanzen, Digitalisierung, Personal, Recht, Nachhaltigkeit und Compliance. Der Aufsichtsrat bringt in seiner Gesamtheit Kompetenzen in Mobilitätswende, Verkehrsplanung, nachhaltiger Infrastruktur, Finanzierung des ÖPNV, sozialen Belangen und ESG ein.

Ein seit 2006 strategisch verankertes Nachhaltigkeitsmanagement bildet die Grundlage für die tiefe Integration von Nachhaltigkeit im Unternehmen. Seit 2010 wird diese Entwicklung durch eine systematische Nachhaltigkeitsberichterstattung ergänzt. Die Gesamtverantwortung liegt beim Vorstand, insbesondere beim Vorstandsvorsitzenden. Die Geschäftseinheit „Strategie & Nachhaltigkeit“ übernimmt

die operative Koordination, stellt inhaltliche Konsistenz sicher, begleitet die Fortschrittmessung und unterstützt die Steuerung durch regelmäßiges Controlling. Die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie erfolgt dezentral in den jeweiligen Fachbereichen, während der Vorstand anlassbezogen über die Entwicklung zentraler Nachhaltigkeitskennzahlen und -maßnahmen informiert wird.

Der Aufsichtsrat erhält regelmäßig Informationen zu Fortschritten bei der Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie sowie zu relevanten gesetzlichen und regulatorischen Entwicklungen. Die Wahrnehmung und Einhaltung von Sorgfaltspflichten in Bezug auf Umwelt- und Menschenrechtsthemen liegen in der Verantwortung des Vorstands; die Fachbereiche berichten hierzu regelmäßig an die zuständigen Leitungsgremien. Darüber hinaus fließen Impulse externer Stakeholder wie dem Kundenrat, dem Land Berlin oder der Gewerkschaft Ver.di in die Nachhaltigkeitsarbeit der BVG ein.

Weitergehende Informationen zur Geschlechterdiversität auf der Führungsebene der BVG AöR werden im Kapitel „7 Gleichbehandlung und Chancengleichheit“ auf Seite 84 dargestellt.

Zum 31. Dezember 2025 waren nach Einschätzung der Anteilseignervertreter*innen im Aufsichtsrat alle Mitglieder der Anteilseignerseite unabhängig im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex (100 %).



Seit 2006
strategieverknüpftes
Nachhaltigkeitsmanagement

Führung mit Verantwortung



Gremium	Mitglieder
Vorstand (in 2025)	Henrik Falk – Vorstandsvorsitzender
	Jenny Zeller-Grothe – Personalvorständin

Gremium	Mitglieder
Aufsichtsrat	Senatorin Franziska Giffey – Vorsitzende
	Jeremy Arndt
	Ines Birnstiel
	Sven Globig
	Sylvia Fehlau
	Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht
	Janine Köhler
	Prof. Dr. habil. rer. nat. Barbara Lenz
	Ines Schmidt
	Staatssekretär Wolfgang Schyrocki
	Horst Sommerfeld
	Dr. Rainer Sontowski
	Dipl.-Ing. Volker Sparmann
	Sarah Stark
Staatssekretär Johannes Wieczorek (bis Mai 2025)	
Staatssekretär Arne Herz (seit September 2025)	



GOV-3

Erklärung zur Sorgfaltspflicht

Die BVG übernimmt als kommunales Verkehrsunternehmen mit systemrelevanter Bedeutung eine besondere Verantwortung gegenüber Umwelt, Gesellschaft und Mitarbeitenden. Diese Verantwortung umfasst die Einhaltung von Sorgfaltspflichten in der eigenen Geschäftstätigkeit sowie entlang der Wertschöpfungskette.

Zur Wahrnehmung menschenrechtlicher, sozialer und umweltbezogener Pflichten verfügt die BVG über etablierte unternehmensweite Verfahren, die auf gesetzlichen Vorgaben, internen Standards und bewährten Praktiken basieren. Diese Prozesse werden regelmäßig überprüft und weiterentwickelt, um aktuellen regulatorischen Anforderungen und den Erwartungen der Stakeholder zu entsprechen.

Die Verantwortung für die Ausgestaltung liegt beim Vorstand, unterstützt durch Fachbereiche wie Compliance, Einkauf, Personal, Nachhaltigkeit und Infrastruktur. Im Rahmen der Nachhaltigkeitssteuerung werden potenzielle und tatsächliche Auswirkungen auf Menschenrechte, Umwelt und Governance identifiziert, bewertet und durch geeignete Maßnahmen adressiert.

Die BVG hat im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse nach ESRS relevante Risiken und Auswirkungen in der Wertschöpfungskette untersucht. Auf dieser Grundlage adressiert sie insbesondere Sorgfaltspflichten in den Bereichen Arbeitnehmerbelange (S1), Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (S2) sowie Verbraucher und Endnutzer (S4).

Zentrale Maßnahmen sind:

- Integration von arbeitsrechtlichen, umwelt- und menschenrechtsbezogenen Standards im Einkauf und Lieferantenmanagement
- Schulungen und Richtlinien zu Integrität und Compliance
- Risikobewertung und Monitoring in der Lieferkette
- Beschwerdemechanismen für Mitarbeitende und externe Stakeholder
- Dialogformate mit relevanten Anspruchsgruppen

Dabei orientiert sich die BVG an den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen.

GOV-4

Risikomanagement und interne Kontrollen

Das Risiko- und Chancenmanagement der BVG bezieht Aspekte der Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß CSRD ein. Relevante Themen werden schrittweise in die bestehenden Abläufe integriert und im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf Organisation und Berichterstattung bewertet. Die Ergebnisse aus Wesentlichkeits- und Risikoanalysen fließen dabei regelmäßig in die unternehmensweite Steuerung ein. Zusätzlich prüft die BVG menschenrechtliche Risiken systematisch nach den Vorgaben des Lieferketten-sorgfaltspflichtengesetzes (LkSG).

Die Erhebung und Validierung der ESG-Daten erfolgt durch einen IT-gestützten Prozess, der durch interne Kontrollen entlang des Datenflusses abgesichert ist. Die Wirksamkeit der Kontrollen wird regelmäßig überprüft – im Vier-Augen-Prinzip innerhalb der Fachbereiche und, bei Bedarf, zusätzlich durch die Interne Revision. Ziel ist es, potenzielle Kontrolllücken frühzeitig zu erkennen und angemessene Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

Das interne Kontrollsystem (IKS) der BVG dient der Sicherstellung regelkonformer Abläufe, der Verlässlichkeit der Berichterstattung sowie der Einhaltung gesetzlicher und regulatorischer Anforderungen. Die Nachhaltigkeitsberichterstattung wird im Rahmen dieses Systems mitgesteuert und kontinuierlich an neue regulatorische Anforderungen angepasst.

Die Freigabe der IKS-relevanten Inhalte erfolgt im Rahmen kaskadierender Prozesse – beginnend bei den verantwortlichen Fachbereichen bis hin zur Geschäftsleitung. Über Status, Ergebnisse und Weiterentwicklung des IKS wird regelmäßig berichtet. Dabei wird auch die Angemessenheit und Wirksamkeit des Systems beurteilt.

Es ist zu beachten, dass jedem internen Kontrollsystem natürliche Grenzen innewohnen. Auch bei ordnungsgemäßer Ausgestaltung können nicht alle Risiken vollständig ausgeschlossen werden.



SBM-1

Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

Strategische Ausrichtung: Stabilität vor Wachstum

Die BVG verfolgt aktuell den Kurs „Stabilität vor Wachstum“ und ergänzt ihren Transformationsprozess ab 2025 um klare strategische Leitplanken. Mit der Mission „Wir sind stabil für Berlin“ legt sie das Fundament für ein zukunftsfähiges und nachhaltiges Mobilitätssystem in der Hauptstadt.

Im Jahr 2025 stand die strategische Grundlagenarbeit im Mittelpunkt. Ab 2026 werden die Ergebnisse – eingebettet in die neue Organisationsstruktur – in die nächste Phase der Umsetzung überführt. Mit der strategischen Ausrichtung legt die BVG den Grundstein für das Mobilitätsbild 2035: ein integriertes, klimaresilientes und digitales Mobilitätssystem für Berlin.

Der Verkehrsvertrag zwischen dem Land Berlin und der BVG schafft hierfür den verbindlichen Rahmen, legt Qualitätsziele fest und sichert die Entwicklung im Sinne der Fahrgäste.

Die aktive Einbindung der Mitarbeitenden und die Förderung von Multiplikatoren sichern eine breite Verankerung der Strategie innerhalb der Organisation. Das praxisnahe strategische Rahmenwerk schafft Orientierung auf allen Ebenen – von der Steuerung durch das Top-Management bis hin zur täglichen Umsetzung.

1.3 Zum Unternehmen

Fünf strategische Programme für eine stabile Zukunft

In einem bereichsübergreifenden partizipativen Prozess wurden fünf strategische Programme entwickelt.

Sie orientieren sich an den Bedürfnissen der Fahrgäste und den Anforderungen der Stadt Berlin:

- Stabile Betriebsleistung
- Stabile Servicequalität
- Stabile Infrastruktur
- Stabiles Team BVG
- Stabile Partnerin der Stadt

Die Umsetzung dieser Programme wird durch vier verbindliche Prämissen geleitet: nachhaltig, wirtschaftlich, leistungsfähig und datengesteuert.

Nachhaltigkeit als Leitprinzip und strategische Chance

Die BVG lebt Nachhaltigkeit – ökologisch, sozial und unternehmerisch. Als Mobilitätsanbieterin für Berlin übernehmen wir Verantwortung auf allen Ebenen. Nachhaltigkeit ist daher als Querschnittsthema in allen strategischen Programmen fest verankert.

Nachhaltigkeit bedeutet für die BVG nicht nur Verantwortung zu übernehmen, sondern ist auch mit substantziellen Investitionen verbunden, um den Wandel aktiv zu gestalten. Es erfordert erhebliche Investitionen in Infrastruktur, Fahrzeuge, Technologie und Prozesse.

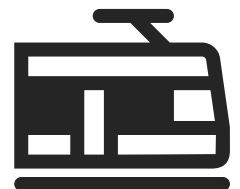
Gleichzeitig versteht die BVG Nachhaltigkeit nicht nur als Verpflichtung, sondern als zentrale strategische Chance zur aktiven Mitgestaltung der urbanen Zukunft. Der Wandel hin zu emissionsfreier Mobilität, die Entwicklung inklusiver Dienstleistungen und der Aufbau von Nachhaltigkeitskompetenz im Unternehmen eröffnen neue Perspektiven: zur Stärkung des Geschäftsmodells, zur Förderung von Innovationen und zur Sicherung gesellschaftlicher Akzeptanz. So wird Nachhaltigkeit zum Motor für Resilienz und Zukunftsfähigkeit.



Wertschöpfungskette der BVG

Die Wertschöpfungskette der BVG wird entlang dreier Hauptphasen betrachtet: In der vorgelagerten Phase stehen insbesondere die Beschaffung von Fahrzeugen, Baumaterialien und Energie sowie der Bezug kritischer Rohstoffe (z. B. für Batterien) im Fokus. Diese sind teilweise mit menschenrechtlichen und ökologischen Risiken sowie Abhängigkeiten von globalen Lieferketten verbunden. Die eigene Wertschöpfung umfasst den Betrieb, die Instandhaltung und die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur durch die BVG AöR und ihre Tochtergesellschaften. Dabei stehen u. a. Arbeitssicherheit, Emissionsvermeidung, Energieeffizienz und soziale Teilhabe im Mittelpunkt. Im nachgelagerten Bereich beeinflussen die Qualität und Zugänglichkeit des Angebots unmittelbar das Gemeinwohl und die Lebensqualität in Berlin. Auch Aspekte wie digitale Teilhabe, Recycling und städtebauliche Integration finden hier Berücksichtigung.

Die geografische Ausrichtung der eigenen Wertschöpfung ist auf den Raum Berlin konzentriert, während wesentliche Teile der vorgelagerten Lieferketten international zu verorten sind. Daraus ergeben sich ökologische und soziale Herausforderungen, die in der Bewertung der doppelten Wesentlichkeit und der Zusammenarbeit mit Stakeholdern Berücksichtigung finden.



Wertschöpfungskette

vorgelagert

Beschaffung von
Energie und Kraftstoffen

*Eigener
Geschäftsbereich*



Betrieb von
Verkehrsinfrastruktur
und Fahrzeugen



Instandhaltung von
Verkehrsinfrastruktur
und Fahrzeugen

Fahrgastbeförderung



Geschäftsmodell und Wertschöpfung

Die BVG schafft Wert, indem sie sichere, zuverlässige und barrierefreie Mobilität für Berlin bereitstellt. Grundlage dafür sind die Beschaffung von Fahrzeugen, Energie und Infrastrukturmaterialien, die teilweise aus globalen Lieferketten stammen und ökologische wie soziale Risiken bergen. Unsere Leistungen basieren auf dem Engagement unserer Beschäftigten sowie auf der finanziellen Unterstützung durch das Land Berlin und Fahrgelderlöse. Enge Partnerschaften mit Politik, Lieferant*innen, Fahrgästen und Stadtgesellschaft sichern Akzeptanz und Weiterentwicklung. Mit unserem Angebot ermöglichen wir Millionen Menschen täglich Mobilität, steigern die Lebensqualität, entlasten die Umwelt und fördern sozialen Zusammenhalt. Wir gehen verantwortungsvoll mit öffentlichen Mitteln um und bieten sichere, inklusive Arbeitsplätze.

nachgelagert

Land Berlin
(Aufgabenträger)



Beschaffung und Bau von
Verkehrsinfrastruktur, Gebäuden
& technische Anlagen



Beschaffung von
Fahrzeugen



Nutzung durch
Fahrgäste



Ticketing, Zahlungs-
dienstleister & Partner

Entsorgung &
Recycling

SBM-2

Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Die BVG steht als öffentliches Nahverkehrsunternehmen im kontinuierlichen Austausch mit einer Vielzahl relevanter Anspruchsgruppen. Die systematische Einbindung dieser Stakeholder ist fest im unternehmerischen Handeln verankert und bildet eine wesentliche Grundlage für nachhaltige und verantwortungsvolle Entscheidungen. Die BVG versteht Stakeholderdialog als laufenden, strukturierten Prozess, der auf Transparenz, Teilhabe und Relevanz ausgelegt ist.

Systematische Stakeholderidentifikation und -klassifizierung

Die BVG identifiziert und überprüft ihre Stakeholdergruppen regelmäßig anhand der Wechselwirkungen mit dem Unternehmen und ihrer Betroffenheit durch dessen Tätigkeiten. Dabei unterscheidet sie zwischen direkt betroffenen Gruppen (z. B. Mitarbeitende, Fahrgäste, Geschäftspartner*innen) und Stakeholdern mit Informations-, Kontroll- oder Einflussinteresse (z. B. Aufsichtsbehörden, NGOs, Verbände). Einzelpersonen mit besonderen Rollen (z. B. Menschenrechtsbeauftragte, Gleichstellungsbeauftragte) sowie organisierte Gremien (z. B. Verbände mit sozialem und umweltbezogenen Fokus).

Auch die Interessen nicht-menschlicher Stakeholder – insbesondere der natürlichen Umwelt – werden durch entsprechende Fachakteur*innen wie Umweltorganisationen oder Nachhaltigkeitsinitiativen in die Prozesse eingebracht.

Formate und Prinzipien der Stakeholdereinbindung sowie relevante Interessen

Die BVG nutzt verschiedene Beteiligungsformate, um Stakeholderperspektiven kontinuierlich zu integrieren. Dazu gehören:

- Fachliche Dialogformate und Gremienarbeit mit internen und externen Vertreter*innen
- Workshops und Fokusgruppen zur vertieften Diskussion spezifischer Themen
- Online-Befragungen, Feedbackformate und Konsultationen zur breiten Einbindung
- Regelmäßiger Austausch mit Expert*innen und Beauftragten, z. B. Menschenrechte, Umwelt, Einkauf

Die Einbindung erfolgt themenspezifisch, freiwillig und unter Berücksichtigung fachlicher Relevanz und gesellschaftlicher Vielfalt.

Die Rückmeldungen werden dokumentiert, ausgewertet und in die Strategiearbeit und Maßnahmenableitung aufgenommen.

Die kontinuierliche Einbindung von Stakeholdern ermöglicht der BVG ein umfassendes Verständnis gesellschaftlicher, ökologischer und ökonomischer Erwartungen. Besonders häufig adressierte Themen sind:

- Klimafreundliche Mobilität und Dekarbonisierung
- Soziale Gerechtigkeit, Barrierefreiheit und Teilhabe
- Faire Arbeitsbedingungen und menschenrechtliche Sorgfalt
- Umwelt- und Ressourcenschutz entlang der Lieferkette
- Transparenz, Ethik und verantwortungsvolle Unternehmensführung

Fokus Stakeholdereinbindung in der Wesentlichkeitsanalyse

Im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse misst die BVG der Einbindung von Stakeholdern eine zentrale Bedeutung bei. Externe sowie interne Anspruchsgruppen wurden systematisch in die Bewertung relevanter Nachhaltigkeitsthemen einbezogen. Ziel war es, sowohl unternehmensbezogene Auswirkungen als auch relevante Risiken und Chancen im Sinne der doppelten Materialität fundiert zu identifizieren und zu bewerten.

Die Beteiligung erfolgte über strukturierte Formate wie Online-Befragungen, Workshops sowie fachlich ausgerichtete Validierungsrunden. Eingebunden wurden unter anderem Vertreter*innen von Senatsverwaltungen, Nichtregierungsorganisationen, Branchenverbänden, Umweltorganisationen sowie interne Fachbereiche der BVG. Darüber hinaus waren Bereichsleitungen, Fachabteilungen und Tochtergesellschaften aktiv in die Validierung der Themen involviert.

Die Ergebnisse dieser Stakeholderbeteiligung flossen direkt in die Ermittlung, Priorisierung und Bewertung wesentlicher Themen ein und bilden eine maßgebliche Grundlage für die strategische Nachhaltigkeitsausrichtung der BVG.

Interne Interessengruppen



Externe Interessengruppen



Fachliche Dialogformate und Gremienarbeit mit internen und externen Vertreter*innen

- Workshops und Fokusgruppen zur vertieften Diskussion spezifischer Themen
- Online-Befragungen, Feedbackformate und Konsultationen zur breiten Einbindung
- Regelmäßiger Austausch mit Expert*innen und Beauftragten (z. B. Menschenrechte, Umwelt, Einkauf)

1.4 *Wesentlichk*

SBM-3

Wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die wesentlichen Auswirkungen der BVG auf Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft sowie die damit verbundenen Risiken und Chancen stehen in engem Zusammenhang mit dem Unternehmensauftrag, eine zuverlässige, nachhaltige und sozial gerechte Mobilität für Berlin sicherzustellen. Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Themen gemäß den Anforderungen der ESRS werden in den jeweiligen themenspezifischen Standards vertiefend behandelt.

Die Bewertung tatsächlicher und potenzieller Auswirkungen erfolgt im Rahmen einer regelmäßig aktualisierten doppelten Wesentlichkeitsanalyse. Dabei wird systematisch untersucht, inwiefern die Geschäftstätigkeit der BVG – beispielsweise durch Emissionen, Beschaffungspraktiken oder Arbeitsbedingungen – ökologische und soziale Auswirkungen erzeugt. Gleichzeitig werden externe Entwicklungen hinsichtlich ihrer Relevanz als Risiko oder Chance für das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette analysiert.

Aktuell betreffen die wesentlichen negativen Auswirkungen insbesondere Umweltaspekte (z. B. durch Treibhausgasemissionen im Betrieb und bei der Fahrzeugherstellung), bestimmte gesellschaftliche Gruppen (z. B. durch eingeschränkten Zugang zu Mobilität bei sozial benachteiligten Personen) sowie menschenrechtliche Risiken in globalen Lieferketten (z. B. bei Beschaffung von Fahrzeugen und Ersatzteilen).

„Die identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen fließen unmittelbar in strategische Entscheidungen der BVG ein.“

Demgegenüber ergeben sich substantielle Chancen insbesondere im Bereich klimafreundlicher Mobilitätslösungen, Digitalisierung, Barrierefreiheit und sozialer Integration durch unser Angebot. Nachhaltige Beschaffung, Innovationen bei Fahrzeugtechnologie und der Ausbau erneuerbarer Energien im Betrieb tragen ebenfalls zur Erreichung gesellschaftlicher und regulatorischer Ziele bei.

Wesentlichkeitsanalyse

Zusammenspiel mit Strategie, Geschäftsmodell und Entscheidungsprozessen

Die identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen fließen unmittelbar in die strategischen Entscheidungen zur Weiterentwicklung der BVG ein. Dies betrifft insbesondere die Handlungsfelder Dekarbonisierung, Sorgfaltspflichten in der Lieferkette, Personalentwicklung sowie gesellschaftliche Teilhabe.

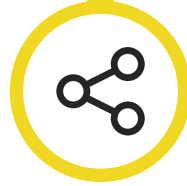
Bislang haben sich aus den identifizierten wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen keine grundlegenden Veränderungen an Geschäftsmodell ergeben. Die aktuelle strategische Ausrichtung – ein klimaneutraler, sozial gerechter und leistungsfähiger ÖPNV für Berlin – bleibt unverändert bestehen. Einzelne Risiken und Chancen führen jedoch regelmäßig zu Anpassungen in operativen Programmen und Maßnahmen.

Für das Geschäftsjahr 2025 hat die BVG die wesentlichen Risiken und Chancen aus den identifizierten Nachhaltigkeitsthemen qualitativ bewertet. Eine quantitative Bemessung der damit verbundenen finanziellen Effekte in Euro wurde im Berichtsjahr nicht vorgenommen, da eine belastbare Monetarisierung einzelner Risiken und Chancen derzeit mit hoher Messunsicherheit verbunden ist und die Ergebnisse somit nicht entscheidungsnützlich wären.

Mittel- bis langfristig können insbesondere Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Klimawandel, regulatorischen Entwicklungen sowie Abhängigkeiten in der Lieferkette, die Finanzlage, operative Kostenstrukturen und Investitionsentscheidungen der BVG beeinflussen.

In den Folgejahren prüft die BVG systematisch, für welche der identifizierten Risiken und Chancen eine Quantifizierung der aktuellen und erwarteten finanziellen Effekte gemäß den ESRS-Vorgaben möglich ist, und entwickelt die erforderlichen Methoden, Prozesse und Datengrundlagen entsprechend weiter.





IRO-1

Prozess zur Wesentlichkeitsanalyse

Die BVG analysiert und bewertet wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen auf Grundlage der Methodik der doppelten Wesentlichkeit gemäß den ESRS-Vorgaben. Dabei werden sowohl die unternehmensbezogenen Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft („Impact Materiality“) als auch finanzielle Risiken und Chancen („Financial Materiality“) systematisch betrachtet. Die Bewertung erfolgt anhand definierter Kriterien wie Ausmaß, Umfang, Unabänderlichkeit und Eintrittswahrscheinlichkeit.

Die Datengrundlage setzt sich aus internen Analysen, externen Studien strukturiert erhobenen Stakeholder-Rückmeldungen zusammen. Das Verfahren zur Ermittlung, Bewertung und Priorisierung potenzieller und tatsächlicher Auswirkungen umfasst fünf Schritte – beginnend mit der Kontextanalyse über die Bewertung und Validierung bis hin zur Ableitung konkreter Maßnahmen. Dabei werden spezifische Einflussfaktoren wie Bauprojekte, internationale Lieferketten, die urbane Struktur Berlins sowie branchenspezifische Risiken des öffentlichen Personennahverkehrs berücksichtigt. Die Betrachtung umfasst sowohl direkte als auch indirekte Wirkungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette, einschließlich Nutzender, Partnerunternehmen und Infrastrukturen.

Ein zentrales Element des Bewertungsprozesses ist die umfassende Beteiligung interner und externer Stakeholder (siehe „Interessen und Standpunkte der Interessenträger“ auf Seite 20).

Negative Auswirkungen werden besonders anhand ihrer Schwere priorisiert, wobei menschenrechtliche Risiken ein besonderes Gewicht erhalten. Finanzielle Risiken und Chancen werden durch zuständige Fachabteilungen anhand ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkung auf zentrale Unternehmenskennzahlen bewertet. Der Prozess ist eng mit dem konzernweiten Chancen- und Risikomanagement verzahnt und stellt sicher, dass Nachhaltigkeitsthemen gleichwertig mit anderen unternehmerischen Risiken behandelt werden. Wechselwirkungen zwischen Auswirkungen, Risiken und Chancen werden über qualitative Analysen sichtbar gemacht, insbesondere bei Themen mit gleichzeitiger ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Relevanz.

Im Berichtsjahr wurde das Verfahren umfassend weiterentwickelt: Die Methodik wurde an die Anforderungen der CSRD angepasst, der Bewertungsprozess konsolidiert und die Stakeholder-Einbindung deutlich intensiviert. Für den gesamten BVG-Konzern einschließlich aller Tochtergesellschaften erfolgte eine tiefgehende Betrachtung auf IRO-Ebene, wobei die Detailtiefe entlang der Wertschöpfungskette variiert. Die Weiterentwicklung und jährliche Überprüfung der Wesentlichkeitsanalyse sichern die strategische Verankerung wesentlicher Nachhaltigkeitsthemen im Geschäftsmodell der BVG.



IRO-2

In der Nachhaltigkeitserklärung abgedeckte ESRS-Themenstandards

Im Rahmen der gemeinsam mit Stakeholdern durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse wurden zehn wesentliche Themen für die BVG identifiziert. Diese sind den folgenden sechs europäischen Nachhaltigkeitsberichtsstandards (ESRS) zugeordnet:

E1 Klimawandel

- Thema 1: Klimaschutz
- Thema 2: Anpassung an den Klimawandel
- Thema 3: Energie

Unter ESRS E1 berichtet die BVG über ihren Energieverbrauch, die Treibhausgasbilanz sowie relevante Emissionsquellen. Darüber hinaus werden die Ergebnisse der Klimarisikoanalyse und die strategische Ausrichtung zur Dekarbonisierung dargestellt.

E2 Umweltverschmutzung

- Thema 4: Luftverschmutzung

Unter ESRS E2 berichtet die BVG über die Bilanzierung relevanter Luftschadstoffemissionen, die aus dem Betrieb der Busflotte entstehen. Zudem werden Informationen zu Lärmemissionen sowie deren Entwicklungen offengelegt.

E4 Biologische Vielfalt und Ökosysteme

- Thema 5: Auswirkungen auf den Zustand von Arten

Unter ESRS E4 berichtet die BVG über die Berücksichtigung von Lichtemissionen ihrer Anlagen sowie über verpflichtende und freiwillige Maßnahmen zur Wiederherstellung von Naturflächen nach Bauprojekten.

S1 Eigene Belegschaft

- Thema 6: Arbeitsbedingungen
- Thema 7: Gleichbehandlung und Chancengleichheit

Unter ESRS S1 berichtet die BVG über die Geschlechterverteilung ihrer Belegschaft, einschließlich der Anteil von Frauen in Führungspositionen. Zudem werden Diversitätsparameter sowie Kennzahlen zum Gesundheitsschutz der Mitarbeitenden erhoben.

S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

- Thema 8: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Unter ESRS S2 berichtet die BVG über die Beschäftigten in ihrer Liefer- und Wertschöpfungskette. Dabei werden die Themen angemessene Entlohnung, Gesundheitsschutz und Sicherheit sowie der Schutz vor Zwangsarbeit offengelegt.

S4 Verbraucher und Endnutzer

- Thema 9: Persönliche Sicherheit unserer Fahrgäste
- Thema 10: Soziale Inklusion unserer Fahrgäste

Unter ESRS S4 berichtet die BVG über die Sicherheit ihrer Fahrgäste sowie über Maßnahmen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr.

Nach eingehender Analyse der Geschäftstätigkeiten und Standorte der BVG wurden die Themenstandards ESRS E3 (Wasser- und Meeresressourcen), ESRS E5 (Kreislaufwirtschaft), ESRS S3 (Betroffene Gemeinschaften) und ESRS G1 (Unternehmenspolitik) nicht als wesentlich eingestuft.

Die nachfolgende Grafik zeigt eine Übersicht der zehn wesentlichen Themen und der dazugehörigen unternehmensspezifischen Handlungsfelder, denen die BVG im Rahmen der Nachhaltigkeitserklärung auf Grundlage der Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse nachkommt.

Umwelt



Klimaschutz

- Attraktiver ÖPNV
- Direkte Emissionen
- Energieemissionen
- Emissionen in der Lieferkette



Anpassung an den Klimawandel

- Resilienter Betrieb
- Resiliente Servicequalität



Energie

- Energieeffizienz
- Energiebeschaffung



Luftverschmutzung

- Luftreinhaltung
- Lärmschutz



Auswirkungen auf den Zustand der Arten

- Artenschutz bei Neubau
- Lichtgestaltung



Sicherheit von Fahrgästen

- Präventive Sicherheitskonzepte
- Reaktive Sicherheitskonzepte



Soziale Inklusion von Fahrgästen

- Physische Barrierefreiheit
- Digitale Barrierefreiheit & Fahrgastinformation



Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

- Angemessene Entlohnung
- Gesundheitsschutz und Sicherheit
- Vermeidung von Zwangsarbeit



Gleichbehandlung & Chancengleichheit

- Gleichstellung der Geschlechter
- Vielfalt



Arbeitsbedingungen

- Arbeitszeit und Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben
- Gesundheits- und Arbeitsschutz
- Sicherheit des Fahr- und Servicepersonals

Soziales



Klimawandel

Klimaschutz

Anpassung an den Klimawandel

Energie

Thema
Umw



nstandard
welt

1 Klimawandel Klimaschutz

ESRS E1

Klimaschutz ist für die BVG ein zentrales Thema, weil der öffentliche Nahverkehr eine Schlüsselrolle dabei spielt, Städte nachhaltiger, lebenswerter und zukunftssicher zu machen. Als größter Mobilitätsanbieter in Berlin hat die BVG direkten Einfluss auf den städtischen CO₂-Ausstoß und kann durch den Ausbau umweltfreundlicher Verkehrsmittel, den Einsatz emissionsarmer Technologien und energieeffiziente Betriebsprozesse entscheidend zur Erreichung der Klimaziele beitragen. Zudem erwartet die Berliner Bevölkerung zunehmend klimafreundliche Mobilitätsangebote – ein Anspruch, dem die BVG mit Verantwortung und Weitblick begegnen muss.

SBM-3 E1

1.1 Wesentlichkeit

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell



Wesentliche Auswirkungen der BVG auf Gesellschaft & Umwelt

Wertschöpfungskette	Art der Auswirkungen	Beschreibung
Nachgelagert	Positiv (potenziell, kurzfristig)	Ein attraktiver ÖPNV fördert den Umstieg vom Pkw und reduziert den motorisierten Individualverkehr (MIV) – ein Beitrag zu Klimaschutz, Energieeffizienz und besserer Luftqualität.
Eigener Geschäftsbereich	Negativ (tatsächlich, kurzfristig)	Scope-1-Emissionen entstehen im Kerngeschäft der BVG und ihrer Tochtergesellschaften (z. B. Verkehr, Gebäude, Infrastruktur) durch den Einsatz fossiler Energieträger – mit realen negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt.



Wesentliche Auswirkungen der BVG auf Gesellschaft & Umwelt

Wertschöpfungskette	Art der Auswirkungen	Beschreibung
Eigener Geschäftsbereich	Negativ (tatsächlich, mittelfristig)	Scope-2-Emissionen entstehen im Kerngeschäft der BVG und ihrer Tochtergesellschaften (z. B. strombasierter Verkehr, Verwaltung, Logistik) durch indirekte Emissionen aus der Erzeugung beschaffter Energie – mit realen negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt.
Vorgelagert	Negativ (tatsächlich, langfristig)	Scope-3-Emissionen entstehen u. a. durch beauftragte Baumaßnahmen, externe Materialien und Fahrzeuge sowie das Pendeln von Mitarbeitenden. Der Einsatz fossiler Energien in der vorgelagerten Wertschöpfung – v. a. bei Bauleistungen, Fahrzeugen und Ersatzteilen – verursacht CO ₂ und wirkt sich negativ auf Mensch und Umwelt aus.

Wesentliche finanzielle Chancen und Risiken



Wertschöpfungskette	Risiko/Chance	Beschreibung
Eigener Geschäftsbereich	Risiko (kurzfristig)	Geringe finanzielle Spielräume können dazu führen, dass Unternehmens- und kommunale Klimaziele nicht erreicht werden, was Reputationsrisiken verursacht und zu Mittelkürzungen führen könnte.

Aus den wesentlichen Auswirkungen im Thema Klimaschutz ergeben sich vier strategische Handlungsfelder für die BVG:

- a) Attraktiver ÖPNV
- b) Reduktion von Scope 1-Emissionen
- c) Reduktion von Scope 2-Emissionen
- d) Reduktion von Scope 3-Emissionen

E1-4

1.2 Strategie

Strategie im Zusammenhang mit dem Klimaschutz

Die BVG verfolgt im Rahmen ihrer Klimaschutzstrategie ambitionierte Ziele zur Reduktion von Treibhausgasemissionen (THG) in Scope 1, 2 und 3. Die strategische Ausrichtung orientiert sich an den nationalen Klimazielen, dem Pariser Abkommen sowie am Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz. Damit stellt die BVG sicher, dass ihre unternehmerische Entwicklung im Einklang mit den übergeordneten klimapolitischen Zielpfaden steht.

Der zentrale Hebel der BVG für den Klimaschutz liegt in ihrem Beitrag zur Berliner Verkehrswende. Ein attraktiver, leistungsfähiger und verlässlicher öffentlicher Personennahverkehr ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren und die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen der Stadt nachhaltig zu senken. Mit ihrem Geschäftsmodell ermöglicht die BVG den Umstieg auf gemeinschaftlich genutzte, flächeneffiziente und emissionsärmere Mobilität und leistet damit einen systemischen Beitrag zur Klimaneutralität Berlins.

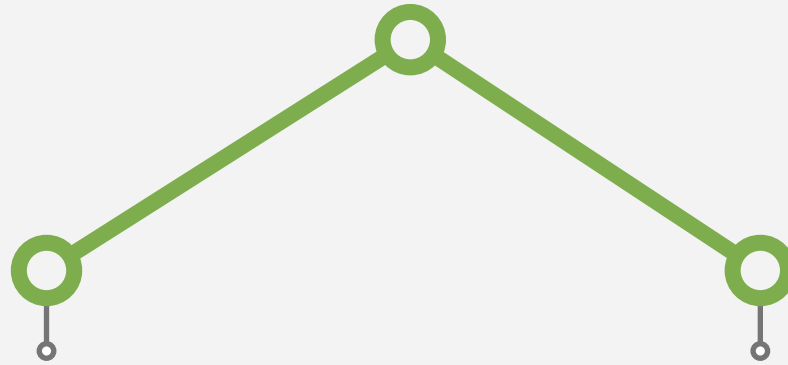
Die Verkehrswende setzt sich dabei aus zwei eng miteinander verknüpften Dimensionen zusammen: der Mobilitätswende und der Energiewende. Im Sinne der Mobilitätswende stärkt die BVG den Umweltverbund, indem sie durch Angebotsausbau, Qualitätsverbesserungen und Verlässlichkeit den öffentlichen Nahverkehr als attraktive Alternative zum MIV positioniert. Dadurch werden Verkehrsverlagerungseffekte erzielt, die über die unternehmensbezogenen Emissionsgrenzen hinaus eine erhebliche klimapolitische Wirkung entfalten.

Gleichzeitig treibt die BVG im Rahmen der Energiewende die Dekarbonisierung ihres eigenen Betriebs konsequent voran. Sie reduziert die Treibhausgasemissionen aus dem Fahrbetrieb, dem Energiebezug sowie entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette und übernimmt damit Verantwortung für die direkten und indirekten Emissionen ihres Handelns. Die Reduktionsziele in Scope 1, 2 und 3 sind integraler Bestandteil der Klimaschutzstrategie und werden systematisch gesteuert und überprüft.

Zentrale Hebel der Emissionsminderung sind die umfassende Elektrifizierung des Betriebs, insbesondere im Fahrbetrieb, der ausschließliche Bezug von Ökostrom sowie die schrittweise Integration von Klimaschutzanforderungen in Beschaffung und Lieferketten. Auf diese Weise verbindet die BVG ihren eigenen Beitrag zur Emissionsreduktion mit ihrer Rolle als Treiberin der Mobilitäts- und Energiewende im Verkehrssektor.

Verkehrswende

Die Verkehrswende stellt die Klimaneutralität des Verkehrs sicher.



Mobilitätswende

Die Mobilitätswende sorgt für die Senkung des Endenergieverbrauchs ohne Einschränkung der Mobilität.



Energiewende im Verkehr

Die Energiewende im Verkehr sorgt für die Deckung des verbleibenden Endenergiebedarfs mit klimaneutraler Antriebsenergie

E1-6

1.3 Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz

Die Klimaschutzstrategie der BVG orientiert sich eng an den Zielen des Landes Berlin. Der Berliner Senat verfolgt das langfristige Ziel, die Hauptstadt bis zum Jahr 2045 zu einer klimaneutralen Stadt zu entwickeln. Der Mobilitätssektor spielt dabei eine entscheidende Rolle, sodass die BVG ihre Maßnahmen konsequent darauf ausrichtet, einen wirksamen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen zu leisten, um diese Ziele zu erreichen. Die BVG verknüpft somit bewusst den eigenen Beitrag zum Klimaschutz mit der gesamtstädtischen Verantwortung für eine klimaneutrale, lebenswerte Metropole.

a) Attraktiver ÖPNV

Ziel 1: Attraktivität des Mobilitätsangebots als Alternative zum privaten Pkw stärken (Mobilitätswende)

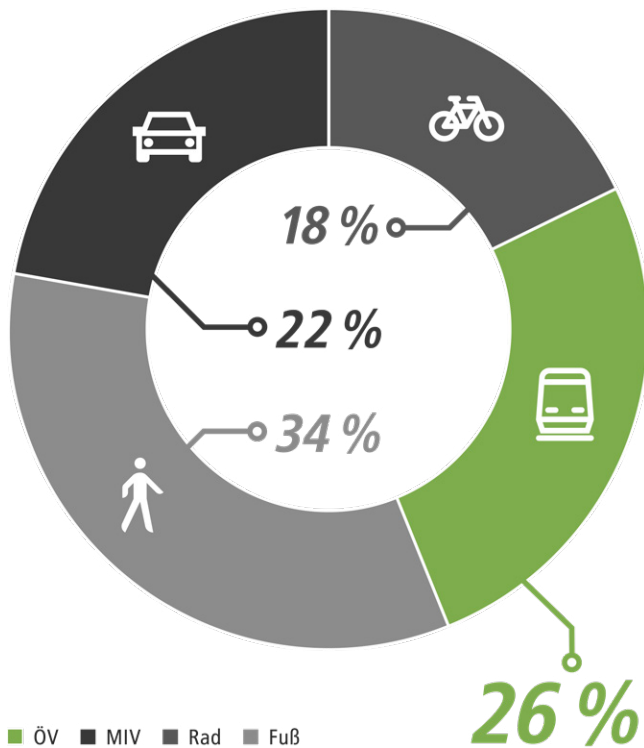
Die BVG richtet ihr Mobilitätsangebot darauf aus, den öffentlichen Personennahverkehr so attraktiv, alltags-

tauglich und verlässlich zu gestalten, dass er von einer breiten Bevölkerung als gleichwertige oder bevorzugte Alternative zum privaten Pkw angenommen wird. Dadurch leistet die BVG einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz sowie zu einer höheren Lebensqualität in der Stadt im Sinne der Mobilitätswende.

- Der ÖPNV soll für alltägliche Wege eine komfortable, zuverlässige und praktikable Mobilitätsoption darstellen.
- Die Nutzung des privaten Pkw soll zugunsten des öffentlichen Verkehrs reduziert werden, um verkehrsbedingte Emissionen zu senken.
- Der ÖPNV soll zur Entlastung des städtischen Raums beitragen und damit Umweltqualität, Aufenthaltsqualität und Lebensqualität in Berlin verbessern.

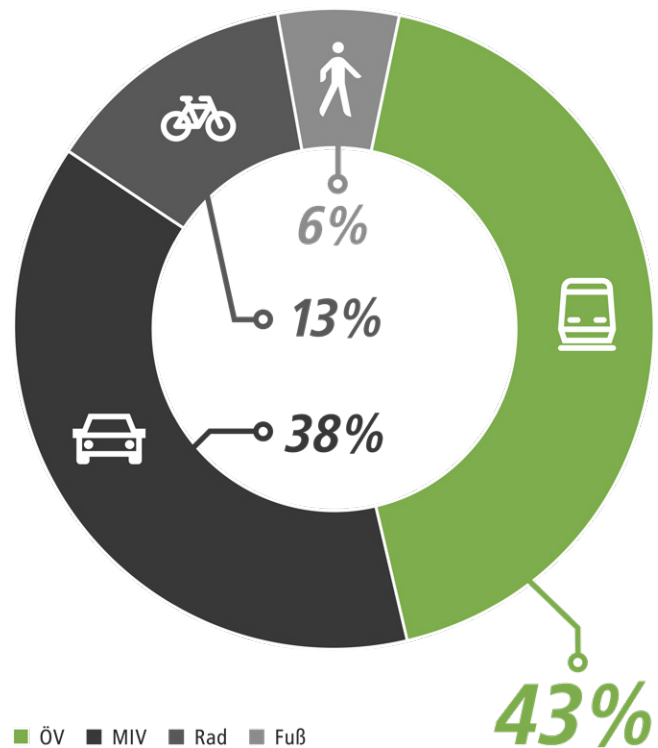
Modal Split nach Wegen

Berlin, Offizieller Modal Split SrV 2023



Modal Split nach Verkehrsleistung

Berlin, Offizieller Modal Split SrV 2023



Die Grafik zum Modal Split in Berlin (SrV 2023) verdeutlicht, dass der öffentliche Verkehr mit 43 % den größten Anteil an der Verkehrsleistung erbringt – noch vor dem MIV (38 %). Damit unterstreicht sie die zentrale Rolle der BVG im Berliner Mobilitätssystem und hebt die strategische Bedeutung des Handlungsfelds „Attraktiver ÖPNV“ hervor, das auf eine weitere Stärkung und Qualitätssteigerung des öffentlichen Nahverkehrs abzielt.

Erreichbarkeit des Berliner ÖPNV Angebots

Ca. 3,3 Mio. Menschen erreichen beispielsweise an einem durchschnittlichen Donnerstag ein öffentliches Verkehrsmittel innerhalb von 10 min

 **90,2 %**

aller Berliner*innen erreichen in der Hauptverkehrszeit mind. alle 10 min ein öffentliches Verkehrsmittel

 **58,3 %**

haben nachts eine Anbindung mind. alle 20 min

Basiert auf der Haltestelle mit den meisten Abfahrten im Umkreis von 300–400 m vom Wohnort. (nachts: 400–500 m, je nach Einwohner*innendichte; Vorgabe NVP)
 HVZ: 6:00–9:00 Uhr; Nachtverkehr: 2:00–3:00 Uhr
 Datengrundlage: Baublöcke (Geoportal Berlin: Einwohnerdichte 2024), GTFS-Fahrplanarchiv des VBB, Stichtag Do, 13.02.2025, Berliner Bevölkerung von 2024 Zensus: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/bevoelkerung/demografie/bevoelkerungsstand>

b) Reduktion von Scope-1-Emissionen

Ziel 2: Reduktion direkter Treibhausgasemissionen (Scope 1)

Die BVG verfolgt das Ziel, ihre direkten Treibhausgasemissionen aus betrieblich kontrollierten Quellen (Scope 1) langfristig und substanziell zu reduzieren. Im Fokus stehen insbesondere Emissionen aus dem Betrieb des unternehmenseigenen Fuhrparks sowie aus der Nutzung fossiler Energieträger in betrieblichen Anlagen. Durch eine konsequente Dekarbonisierung der Busflotte und die schrittweise Umstellung auf emissionsarme bzw. emissionsfreie Technologien leistet die BVG einen zentralen Beitrag zur Erreichung ihrer Klimaziele.

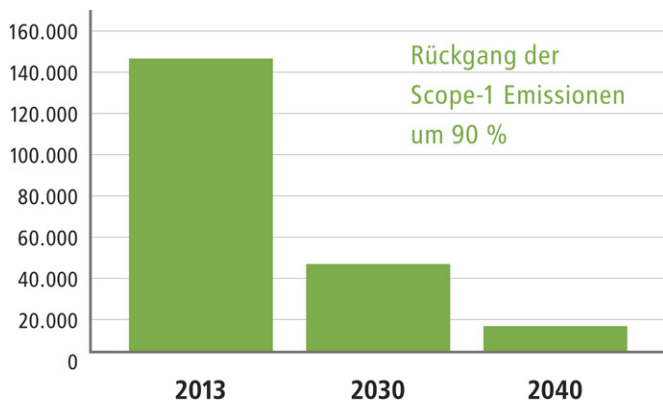
- Die Scope-1-Emissionen sollen ausgehend vom Jahr 2013 (146.404 t CO₂e) bis 2035 um mindestens 70 % und bis 2040 um mindestens 90 % reduziert werden.
- Die Dekarbonisierung der Busflotte bildet den größten Hebel zur Erreichung der Scope-1-Klimaziele und ist ein zentraler Bestandteil der Emissionsminderungsstrategie.
- Bis 2045 wird die Kompensation der unvermeidlichen Restemissionen von maximal 10 % nach 2040 angestrebt. Die BVG beabsichtigt dafür die Nutzung hochwertiger, rückverfolgbarer und dauerhaft wirksamer Kompensationsprojekte und -maßnahmen.

Scope-1-Emissionen umfassen alle direkten Treibhausgasemissionen aus Quellen, die sich im Eigentum oder unter der betrieblichen Kontrolle der BVG befinden. Dazu zählen insbesondere Emissionen aus der Verbrennung fossiler Energieträger in betrieblichen Einrichtungen (z. B. Heizungsanlagen, Notstromaggregate) sowie aus dem Betrieb des unternehmenseigenen Fuhrparks (insbesondere Omnibusse).

Reduktion der Scope-1-Emissionen

CO₂-Minderung gegenüber 2013 p. a.

u. a. durch Dekarbonisierung der Busflotte.



■ CO₂e Emissionen (in t) für Scope 1

c) Reduktion von Scope-2-Emissionen

Ziel 3: Reduktion indirekter Treibhausgasemissionen, die aus der Erzeugung von eingekaufter Energie entstehen (Scope 2)

Die BVG strebt eine Verringerung ihrer indirekten Treibhausgasemissionen (Scope 2) an, die aus der Erzeugung von eingekaufter Energie wie insbesondere Strom resultieren. Die Reduktion der Scope-2-Emissionen ist ein zentraler Bestandteil der Klimastrategie der BVG und trägt dazu bei, den CO₂-Fußabdruck des Unternehmens nachhaltig zu senken.

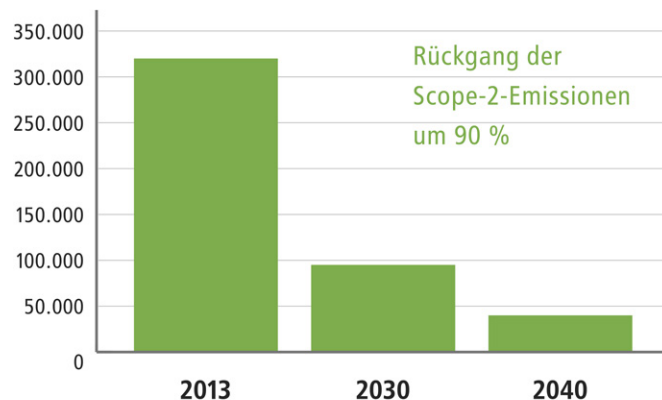
- Die Scope-2-Emissionen sollen bis 2035 um mindestens 70 % und bis 2040 um mindestens 90 % gegenüber dem Jahr 2013 reduziert werden.
- Durch die Umstellung auf erneuerbare und klimafreundliche Energiequellen soll die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern kontinuierlich verringert werden.
- Für Scope 2 gilt die unter Ziel 2 (Reduktion direkter Treibhausgasemissionen – Scope 1) beschriebene Regelung zur Begrenzung und Kompensation unvermeidlicher Restemissionen entsprechend.

Scope-2-Emissionen umfassen indirekte Treibhausgasemissionen, die aus der Erzeugung von eingekaufter Energie resultieren, die von der BVG verbraucht wird. Dazu zählen Emissionen aus gekaufter Elektrizität, gekaufter Wärme und Kälte sowie gekauftem Dampf. Die Emissionen entstehen bei externen Energieerzeugern, werden der BVG jedoch aufgrund ihres Energiebezugs zugerechnet.

Reduktion der Scope-2-Emissionen

CO₂-Minderung gegenüber 2013 p. a.

u. a. durch Effizienzmaßnahmen in Betriebsgebäuden und -materialien.

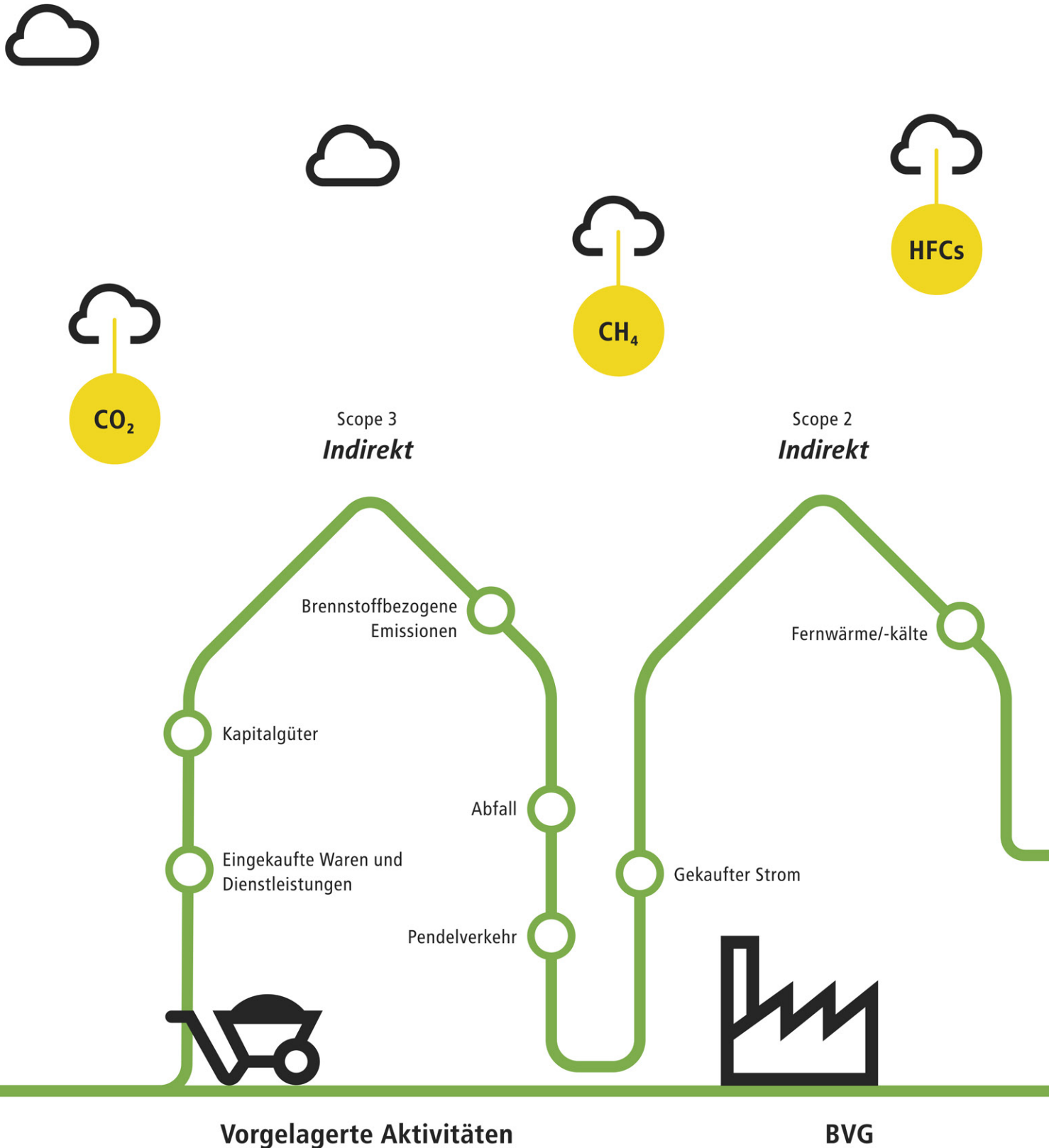


■ CO₂e Emissionen (in t) für Scope 2

d) Reduktion von Scope-3-Emissionen

Ziel 4: Reduktion indirekter Treibhausgasemissionen entlang der Wertschöpfungskette (Scope 3)

Die BVG reduziert systematisch die relevanten indirekten Treibhausgasemissionen entlang ihrer Wertschöpfungskette, um die Klimawirkung ihres gesamten Betriebs zu minimieren und unvermeidbare Restemissionen verantwortungsvoll zu kompensieren.

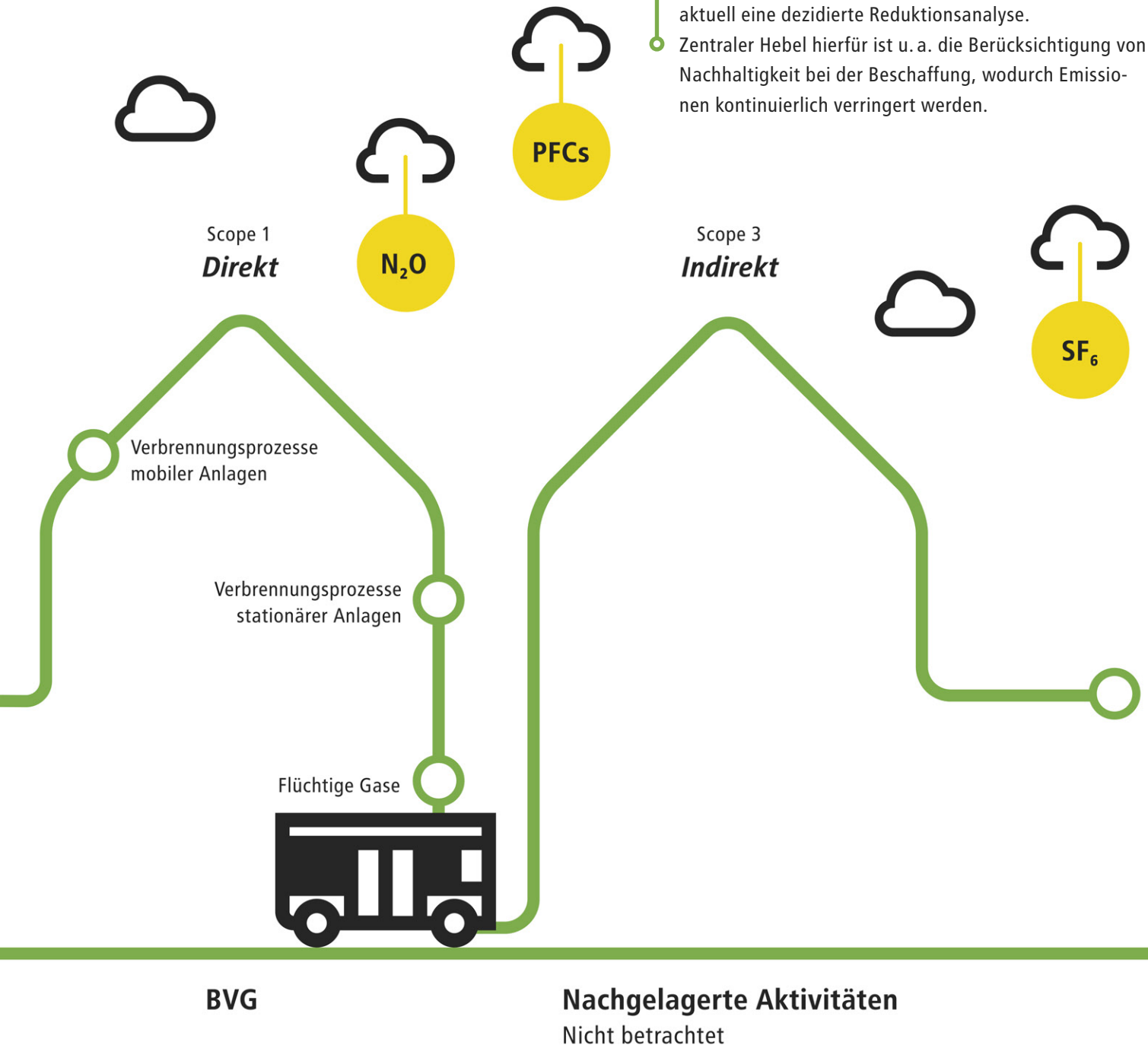


Scope-3-Emissionen umfassen alle indirekten THG-Emissionen entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette der BVG. Das GHG-Protokoll unterscheidet dabei 15 Kategorien, wovon für die BVG im Rahmen einer Scope-3-Wesentlichkeitsanalyse folgende Kategorien als relevant definiert wurden:

- Eingekaufte Waren und Dienstleistungen (Kategorie 3.1)
- Kapitalgüter (z. B. Fahrzeuge, Infrastruktur, Betriebshöfe) (Kategorie 3.2)
- Brennstoffbezogene Emissionen (vorgelagert) (Kategorie 3.3)
- Abfall (Kategorie 3.5)
- Pendelverkehr (Kategorie 3.7)

Alle übrigen Kategorien wurden gemäß GHG-Protocol nicht berichtet, da sie im Rahmen der Signifikanzanalyse ausgeschlossen wurden. Für die berichteten Scope-3-Kategorien werden derzeit dezidierte und detaillierte Reduktionsziele erarbeitet, die künftig in die Klimaschutzstrategie der BVG integriert werden. Die CO₂-Minderung in den vorgelagerten Aktivitäten stellt sich als komplexer Prozess dar, da die Reduktionspfade stark von den vielfältigen Anforderungen und dem Angebot der jeweiligen Zulieferer abhängen. In einzelnen Kategorien liegen bereits erste Reduktionsziele vor.

- Bis 2035 sollen die relevanten Scope-3.3-Emissionen (brennstoff- und energiebezogene Emissionen) um mindestens 50 % gegenüber dem Jahr 2013 reduziert werden. Für alle weiteren Kategorien erstellt die BVG aktuell eine dezidierte Reduktionsanalyse.
- Zentraler Hebel hierfür ist u. a. die Berücksichtigung von Nachhaltigkeit bei der Beschaffung, wodurch Emissionen kontinuierlich verringert werden.



E1-5

1.4 Maßnahmen

Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit dem Klimaschutz

Um einen wirksamen Beitrag zur Mobilitätswende und zum Klimaschutz zu leisten, verfolgt die BVG einen ganzheitlichen Ansatz. Die Attraktivierung des öffentlichen Personennahverkehrs als verlässliche und alltagstaugliche Alternative zum privaten Pkw bildet dabei ebenso einen zentralen Handlungsrahmen wie die systematische Reduktion von Treibhausgasemissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

a) Attraktiver ÖPNV

Zur Erhöhung der Attraktivität, Alltagstauglichkeit und Verlässlichkeit des öffentlichen Personennahverkehrs setzt die BVG gezielte Maßnahmen um, die Qualität, Komfort und Nutzungsfreundlichkeit des Angebots verbessern und den ÖPNV als gleichwertige Alternative zum privaten Pkw stärken.

Hier ein Auszug der vielfältigen Maßnahmen in diesem Kontext:

Angebotsqualität, Stabilität und Verlässlichkeit

- Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsstabilität und Pünktlichkeit, u. a. durch optimierte Betriebssteuerung und Störungsmanagement
- Kontinuierliche Weiterentwicklung von Fahrplänen und Angebotsstrukturen zur besseren Alltagstauglichkeit
- Ausbau und Weiterentwicklung von Jelbi als Plattform für intermodale Mobilität und für die Anbindung der letzten Meile
- Entwicklung einer neuen App zur verbesserten Fahrgastinformation in Echtzeit und zur Verknüpfung mit dem Angebot anderer Mobilitätsanbieter
- Erprobung neuer Angebotsformen, z. B. Testphasen für autonomes Fahren zur Ergänzung des bestehenden Mobilitätsangebots

Komfort, Sauberkeit und Sicherheit

- Verbesserung der Sauberkeit in Fahrzeugen und an Haltestellen, u. a. durch den Einsatz zusätzlicher Reinigungsstreifen
- Maßnahmen zur Stärkung des subjektiven Sicherheitsempfindens, z. B. durch soziale und präventive Konzepte wie „We love Kotti“
- Weiterentwicklung der Aufenthaltsqualität in Fahrzeugen und im öffentlichen Raum

Digitale Services und einfache Nutzung

- Ausbau nutzerfreundlicher, digitaler Ticketing-Lösungen für einen einfachen und barrierearmen Zugang zum ÖPNV
- Stärkung digitaler Services zur besseren Planbarkeit und Transparenz von Mobilitätswegen



b) Reduktion von Scope-1-Emissionen

Damit die BVG ihre Scope-1-Emissionen reduziert, setzt sie insbesondere Maßnahmen zur Dekarbonisierung der Busflotte sowie zur Emissionsminderung weiterer Fahrzeuge und betrieblicher Quellen um; bei der Umstellung der Dienst-Pkw auf Elektroantrieb war die BVG bereits sehr erfolgreich und wird diesen Kurs konsequent fortsetzen sowie – wo immer möglich – sukzessive auch Servicefahrzeuge elektrifizieren.

Die schrittweise Umstellung der gesamten Busflotte auf batterieelektrische Antriebe soll bis 2035 als Standardtechnologie im städtischen Linienverkehr etabliert werden. Aktuell sind bereits 278 Elektrobusse im Einsatz, was einem Elektrifizierungsgrad von rund 18 % der Flotte entspricht. Damit betreibt die BVG schon heute eine der größten E-Busflotten Deutschlands – mit weiterwachsender Tendenz.

Bis 2027 sollen durch die Beschaffung von 270 zusätzlichen Elektro-Gelenkbussen etwa ein Drittel der Busflotte elektrifiziert sein. Langfristig ist vorgesehen, dass bis 2035 rund 80 bis 90 % der Busse elektrisch betrieben werden. Ziel ist der vollständige Ersatz der bisherigen Dieselflote durch eine insgesamt etwa 1.600 Fahrzeuge umfassende Busflotte mit alternativen Antriebstechnologien.

Parallel zur Flottenumstellung wird die Busflotte kontinuierlich erweitert, unter anderem durch die Beschaffung neuer Elektro-Gelenkbusse – beispielsweise 50 zusätzlicher Fahrzeuge im Jahr 2025.

Ausblick zur Einführung von Elektrobussen bis 2035

Jahr	2025	2026/2027	2028	2029	2030–2035
Beschaffung von E-Bussen	50	270	150	30	Bis zu 870

Gleichzeitig treibt die BVG den Ausbau der erforderlichen Ladeinfrastruktur an Betriebshöfen und Endhaltestellen voran; erste Bauarbeiten hierfür haben bereits im Jahr 2025 begonnen.

Weitere Maßnahmen in diesem Kontext sind:

- Anpassung betrieblicher Abläufe, z. B. Umlaufplanung, Ladefenster und Wartungskonzepte
- Schulungen von Fahr- und Werkstattpersonal im Umgang mit neuen Antriebstechnologien und Hochvolttechnik
- Kooperation mit Fahrzeugherstellern zur Weiterentwicklung von Reichweite, Batterietechnik und Recyclingfähigkeit von Komponenten
- Prüfung des Einsatzes alternativer Kraftstoffe wie HVO100 (Hydrotreated Vegetable Oils)

„Die schrittweise Umstellung der gesamten Busflotte auf batterieelektrische Antriebe soll bis 2035 als Standardtechnologie etabliert werden.“

c) Reduktion von Scope-2-Emissionen

Damit die BVG ihre Scope-2-Emissionen systematisch reduziert, werden Maßnahmen zur Nutzung erneuerbarer Energien, zur energetischen Optimierung von Betriebsgebäuden und zur langfristigen Versorgung mit erneuerbarer Wärme umgesetzt.

Einsatz erneuerbarer Energien

- Beibehaltung des Strombezugs aus erneuerbaren Energien an allen operativen Standorten
- Prüfung langfristiger Lieferverträge zur Sicherstellung einer ökologisch nachhaltigen Energieversorgung
- Perspektivischer Aufbau eigener Erzeugungskapazitäten, z. B. Photovoltaik-Anlagen

Wärmeversorgung und energetische Optimierung

- Deckung des Wärmebedarfs langfristig durch erneuerbare Erzeugung oder Bezug
- Energetische Sanierung und Modernisierung von Betriebsgebäuden zur Effizienzsteigerung
- Schrittweise Elektrifizierung der Heizsysteme

Weitere Ziele und Maßnahmen bzgl. Energie und Luftreinhaltung sind unter dem Kapitel Energie und Luftreinhaltung zu finden.

d) Reduktion von Scope-3-Emissionen

Damit die BVG ihre Scope-3-Emissionen entlang der Wertschöpfungskette reduziert, werden Maßnahmen in den Bereichen Beschaffung, Lieferkettenmanagement und Projektumsetzung umgesetzt.

- Verlängerung der Lebensdauer von Fahrzeugen und Produktlebenszyklen (nach Möglichkeit)
- Berücksichtigung von Energieeffizienz und Emissions- bzw. Schadstoffklassen der von Dienstleister*innen und Lieferant*innen im Rahmen der Auftragsausführung eingesetzten Fahrzeuge
- Integration ökologischer Kriterien entlang des gesamten Lebenszyklus über gesetzliche Anforderungen hinaus in priorisierten Beschaffungen
- Verbesserung der Materialeffizienz durch den Einsatz recycelter, wiederaufbereiteter und recyclingfähiger Materialien
- Umsetzung von Großneubauprojekten nach den Kriterien der BNB-Zertifizierung zur Verringerung von Scope-3-Emissionen beim Bau von Verwaltungsgebäuden
- Kommunikation der Klimaschutzanforderungen über den Supplier Code of Conduct, der verbindliche Anforderungen an Liefernde konkretisiert, insbesondere in Bezug auf faire Arbeitsbedingungen, Arbeitsschutz, Nichtdiskriminierung, Vereinigungsfreiheit sowie die Verhinderung Zwangs- und Kinderarbeit
- Förderung von Transparenz bei den Lieferant*innen hinsichtlich Klimaleistung und Umweltwirkung

E1-8

1.5 Kennzahlen

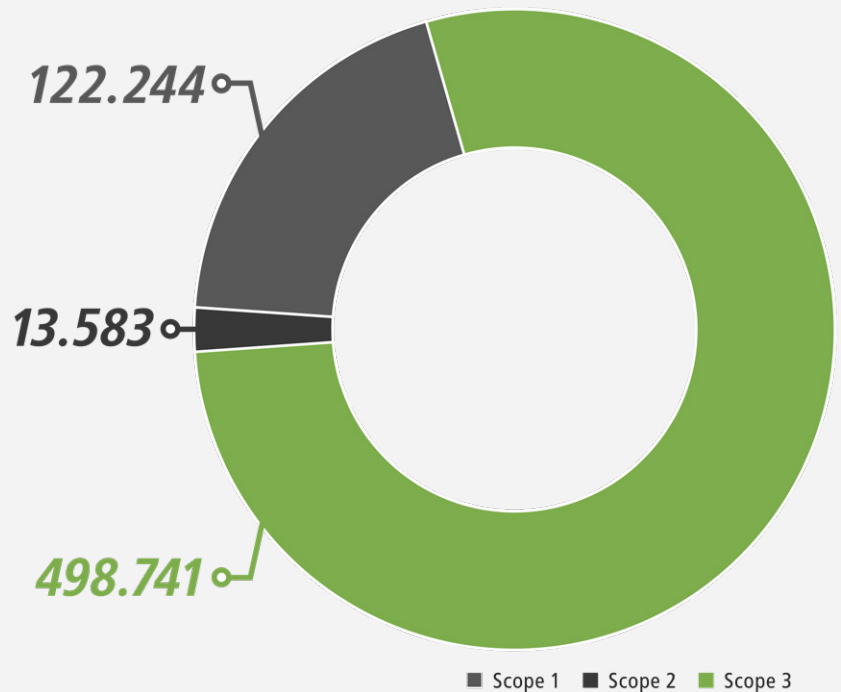
Brutto-Treibhausgasemissionen in Scope 1, 2 und 3

Die nachfolgende Darstellung zeigt die Treibhausgasemissionen der BVG in den Scopes 1 bis 3:



THG-Emission (marktbasiert) pro Scope

in t CO₂e



THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen (in t CO₂e)

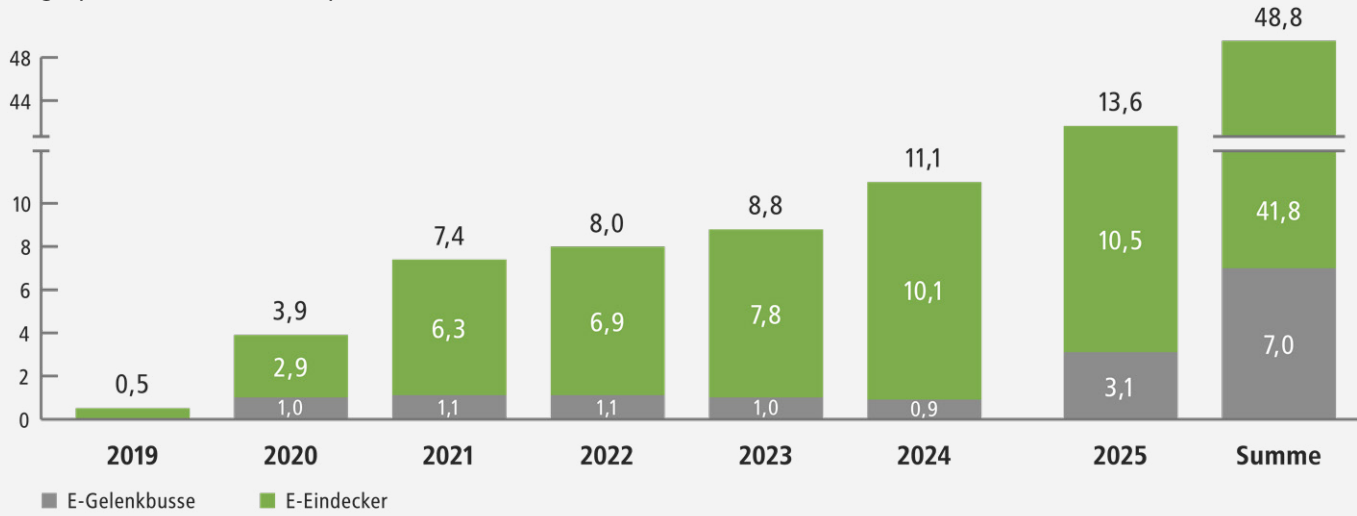
	2025
Scope 1 und 2 (marktbasiert)	135.827
davon: t CO ₂ e-Emissionen Scope 1	122.244
davon: t CO ₂ e-Emissionen Scope 2 (marktbasiert)	13.583
t CO ₂ e-Emissionen Scope 2 (standortbasiert)	177.306
t CO₂e-Emissionen Scope 3 (gesamt)	498.741
davon: t CO ₂ e-Emissionen Scope 3 (vorgelagert)	498.741
davon: t CO ₂ e-Emissionen Scope 3 (nachgelagert)	nicht signifikant
t CO ₂ e-Emissionen gesamt Scope 1–3 (standortbasiert)	798.291
t CO₂e-Emissionen gesamt Scope 1–3 (marktbasiert)	634.568 5

Im Rahmen unserer Scope-1-Bilanzierung wurden 8.715 Tonnen CO₂e als biogene Emissionen erfasst. Diese resultieren aus der Verbrennung organischer Materialien (z. B. biogener Kraftstoffe).

Bei der Berechnung der Scope-2-Emissionen verwendeten Emissionsfaktoren enthalten keine separate Ausweisung biogener Emissionen, weshalb in unseren standortbasierten Scope-2-Werten keine zusätzlichen biogenen Emissionen aus dem Stromverbrauch enthalten sind.

Mit dem Betrieb von 227 E-Bussen 2019 bis Ende 2025 wurden ca. 49 Tsd. Tonnen CO₂e eingespart

Eingesparte THG-Emissionen pro Jahr* (Tausend Tonnen CO₂e)



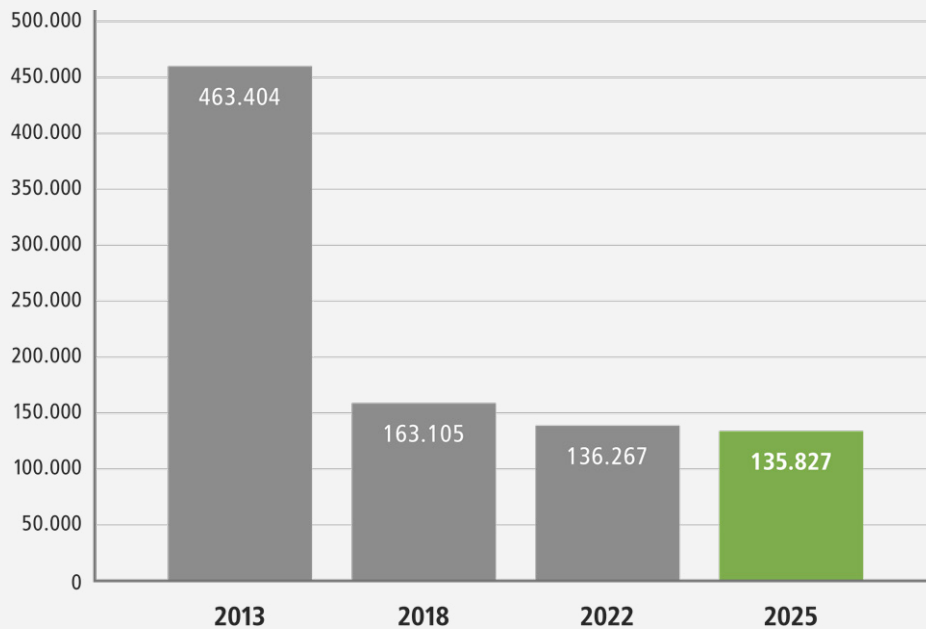
* basierend auf Emissionsfaktor well-to-wheel unter Berücksichtigung von 5 % Bio-Diesel-Anteil: 3,236 kg CO₂e/l Diesel (gem. Umweltbundesamt 2022)

Allein im vergangenen Jahr sparte die BVG mit dem Betrieb von E-Bussen 13.651 Tonnen CO₂e ein.

Seit dem Jahr 2013 konnte die BVG ihre Emissionen für Scope 1 und 2 bereits deutlich reduzieren. Diese haben sich in den letzten Jahren wie folgt entwickelt:

Bereits erreichte CO₂-Reduktion

CO₂-Reduktion in t für Scope 1 und 2, u. a. durch Beziehung von Ökostrom, Dekarbonisierung und Ausbau von Photovoltaik.



Tiefere Einblicke: Scope-3-THG-Bruttoemissionen

Die Scope-3-Emissionen der BVG wurden 2025 erstmalig auf Basis von Bestelldaten erfasst. Der größte Teil dieser Emissionen entfiel auf die Kategorien „Eingekaufte Waren und Dienstleistungen“ sowie „Kapitalgüter“, insbesondere im Zusammenhang mit der Beschaffung von Fahrzeugen, Fahrzeugkomponenten, Infrastrukturtechnologie und -bau. Weitere relevante Emissionsquellen lagen in der vorgelagerten Energiebereitstellung sowie der Abfallentsorgung.

Im Jahr 2024 wurden nahezu 100 % der berechneten Scope-3-Emissionen auf Basis von Rechnungsdaten ermittelt, da die Ergebnisse der unterschiedlichen Berechnungsmethoden nicht vergleichbar sind, wurde auf eine direkte Gegenüberstellung der Daten von 2025 und 2024 verzichtet.

Im Jahr 2025 wurden nahezu 100 % der berechneten Scope-3-Emissionen auf Basis von Bestelldaten ermittelt, weil diese zum Berechnungszeitpunkt vollständig vorlagen. Für die Fahrzeugbeschaffung der Bereiche U-Bahn, Bus und Straßenbahn wurden Primärdaten verwendet.

Scope-3-THG-Bruttoemissionen in t CO₂e

	2025
Indirekte Emissionen (vorgelagert)	498.741
<i>davon: eingekaufte Waren und Dienstleistungen</i>	230.912
<i>davon: Kapitalgüter</i>	194.076
<i>davon: Brennstoff- und energiebezogene Emissionen</i>	53.144
<i>davon: Transport und Verteilung</i>	nicht signifikant
<i>davon: Abfall aus betrieblichen Aktivitäten</i>	13.210
<i>davon: Geschäftsreisen</i>	nicht signifikant
<i>davon: Pendeln der Mitarbeitenden</i>	7.399
<i>davon: Vermietete Sachanlagen</i>	nicht signifikant
Indirekte Emissionen (nachgelagert)	nicht signifikant
<i>davon: Transporte und Verteilung</i>	nicht signifikant
<i>davon: Weiterverarbeitung verkaufter Produkte</i>	nicht signifikant
<i>davon: Nutzung verkaufter Produkte</i>	nicht signifikant
<i>davon: End-of-Life/Entsorgung verkaufter Produkte</i>	nicht signifikant
<i>davon: Vermietete Sachanlagen</i>	nicht signifikant
<i>davon: Franchises</i>	nicht signifikant
<i>davon: Investitionen</i>	nicht signifikant

2 Anpassung an den Klimawandel

ESRS E1

Kritische Infrastrukturen wie Verkehr bilden die Grundlage für das Funktionieren unserer Gesellschaft. Mit über einer Milliarde Fahrgäste pro Jahr ist die BVG unerlässlicher Bestandteil des Mobilitätssystems in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg und unterliegt damit einer besonderen Verantwortung für den Schutz ihrer Fahrgäste und Mitarbeitenden sowie ihrer Anlagen und Fahrzeuge auch vor physischen Klimagefahren. Die Anpassung an den Klimawandel ist wesentliche Aufgabe für unseren Anspruch einer klimaresilienten BVG und damit gleichermaßen unser Beitrag für ein klimaresilientes Mobilitätssystem in der Hauptstadtregion.

SBM-3 E1

2.1 Wesentlichkeit

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Wesentliche Auswirkungen der BVG auf Gesellschaft & Umwelt

Wertschöpfungskette	Art der Auswirkungen	Beschreibung
Nachgelagert	Negativ (potenziell, mittelfristig)	Physische Klimagefahren können unmittelbar zu Schäden an Infrastruktur und Fahrzeugen und damit auch zu temporären und/oder dauerhaften Einschränkungen des Betriebs führen. Zudem können sie sich auch negativ auf die Nutzungsqualität (Aufenthaltsqualität, Komfort) des Mobilitätsangebots auswirken. Die Attraktivität des Mobilitätsangebotes für die Menschen in Berlin sinkt.





Wesentliche finanzielle Chancen und Risiken

Wertschöpfungskette	Risiko/Chance	Beschreibung
Eigener Geschäftsbereich	Risiko (mittelfristig)	Physische Klimagefahren können unmittelbar zu Schäden an Infrastruktur und Fahrzeugen oder auch mittelbar zu einem vorzeitigen Erneuerungsbedarf von Anlagenteilen und Komponenten führen. Damit verbunden sind steigende Instandsetzungsaufwände und Ersatzinvestitionen. Sie können sich auch negativ auf die Arbeitsbedingungen und damit auf die Gesundheit und Sicherheit auswirken. Auch die Effizienz von Mitarbeitenden kann eingeschränkt werden. Die Folge können steigende Krankenstände und ein steigender Personalaufwand sein.

Aus den wesentlichen Auswirkungen sowie Chancen und Risiken im Thema Anpassung an den Klimawandel ergeben sich zwei strategische Handlungsfelder für die BVG:

- a) Klimaresilienter Betrieb
- b) Klimaresiliente Servicequalität

E1-2

2.2 Klimarisikoanalyse und Klimaresilienz

Klimabezogene Risiken und Szenarioanalysen

Die BVG blickt auf fast 100 Jahre Erfahrung in der Personenbeförderung und verfügt damit auch über eine umfangreiche Erfahrung im Umgang mit akuten physischen Klimagefahren (Extremwetterereignissen). Der fortschreitende Klimawandel führt jedoch zu einer Veränderung der Intensität und Häufigkeit akuter physischer Klimagefahren. Zusätzlich treten vermehrt chronische Klimagefahren auf, d. h. grundlegende Veränderungen wie beispielsweise steigende Temperaturen.

Als Betreiberin kritischer Infrastruktur ist die BVG in besonderem Maße gefordert, sich proaktiv und systematisch an die sich wandelnden klimatischen Rahmenbedingungen anzupassen. Die Grundlage für diese zielgerichtete Anpassung ist die Durchführung von Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalysen.

Im Rahmen einer internen Bewertung wurden unter Einbeziehung von Fachkräften aus den Bereichen Sicherheit, Infrastruktur und Umweltschutz insgesamt 19 Klimagefahren als potenziell relevant für die BVG identifiziert. Diese Einschätzung basiert auf der geografischen Lage Berlins, auf bisherigen betrieblichen Erfahrungen sowie auf den spezifischen Anforderungen des Geschäftsmodells der BVG.



Temperatur 	Wasser 	Wind 	Feststoffe 
Hitzestress	Änderung Niederschlagsmuster und -arten	Änderung Windverhältnisse	Bodenabsenkung
Hitzewellen	Dürre	Sturm	Bodenerosion
Kältewellen/Frost	Hochwasser	Tornado	Erdrutsch
Temperaturvariabilität	Starke Niederschläge	Zyklon, Hurrikan, Taifun	Bodendegradierung
Temperaturveränderungen	Variabilität von Niederschlägen oder der Hydrologie		Küstenerosion
Waldbrand	Wasserknappheit	Blitzschlag 	Lawine
Auftauen des Permafrosts	Anstieg des Meeresspiegels	Blitzschlag	Solifluktion
	Salzwasserintrusion		
	Überlaufen von Gletscherseen		
	Versauerung der Ozeane		

Gemäß dem Prinzip der Vorsorge erfolgte die Analyse der Klimagefahren für ein 4-Grad-Szenario basierend auf den THG-Emissionsszenarien des IPCC (SSPS5-8.5 Worst Case) mit dem Schwerpunkt auf besonders fahrgast- und betriebsrelevante Standorte der BVG innerhalb Berlins. Ergänzt wurden diese durch eine Einbeziehung von Berliner Postleitzahlenbereichen, um eine flächendeckende Betrachtung sicherzustellen und mögliche räumliche Unterschiede in der Entwicklung der Klimagefahren zu identifizieren.

Im Zuge der strategischen Klimaanpassung wurden Klima-projektionen mit einem Zeithorizont von zehn sowie dreißig Jahren analysiert. Klimagefahren, die innerhalb dieser Zeiträume signifikante Veränderungen aufweisen, wurden für die vertiefende Risikobewertung berücksichtigt. Ergänzend wurden auch solche Klimagefahren einbezogen, deren zukünftige Entwicklung derzeit mit hoher Unsicherheit behaftet ist – dies erfolgte im Sinne des vorsorgeorientierten Ansatzes.

Insgesamt erfolgte eine Risikobewertung für die folgenden 12 Klimagefahren:

Temperatur 	Wasser 	Wind 	Feststoffe 
Hitzestress	Änderung Niederschlagsmuster und -arten	Änderung Windverhältnisse	Bodenabsenkung ^{1,3}
Hitzewellen	Dürre	Sturm ³	Bodenerosion
Kältewellen/Frost	Hochwasser	Tornado ³	Erdrutsch ^{1,3}
Temperaturvariabilität	Starke Niederschläge	Zyklon, Hurrikan, Taifun	Bodendegradierung
Temperaturveränderungen	Variabilität von Niederschlägen oder der Hydrologie		Küstenerosion
Waldbrand	Wasserknappheit ²	Blitzschlag 	Lawine
Auftauen des Permafrosts	Anstieg des Meeresspiegels	Blitzschlag	Solifluktion
	Salzwasserintrusion		
	Überlaufen von Gletscherseen		
	Versauerung der Ozeane		

Auf Basis einer weitgehend konsistenten Entwicklung der Klimagefahren für den Standort Berlin wurde im nächsten Schritt eine systematische Wirkungsanalyse durchgeführt. Ziel war es, die potenziellen Auswirkungen identifizierter Klimagefahren auf relevante Anlagengruppen, Fahrzeugflotten sowie weitere (Teil-) Systeme der BVG zu analysieren. Sofern diese Systeme eine erhöhte Vulnerabilität gegenüber physischen Klimagefahren aufweisen, ergeben sich daraus konkrete physische Klimarisiken. Diese Risiken wurden im Rahmen einer qualitativen Bewertung anhand des potenziellen Schadensausmaßes bewertet.

Die Erfassung transitorischer Klimarisiken erfolgte mit internen Expertinnen und Experten aus unterschiedlichen Fachbereichen zu den Schwerpunkten Regularien, Markt, Technologie und Reputation.

Klimarisiken	2025
Transitorische Klimachancen	Chancen im Zusammenhang mit der Einrichtung und dem Betrieb eines Energiemanagementsystems (EnMS)
	Chancen im Zusammenhang mit der Beschaffung von Net-Zero-Technologien
Transitorische Klimarisiken	Risiken im Zusammenhang mit der Nichteinhaltung der THG-Emissions-Reduktionsziele
	Risiken im Zusammenhang mit der Beschaffung von Energie aus erneuerbaren Energiequellen
	Risiken im Zusammenhang mit der Durchführung von Bauleistungen
	Risiken im Zusammenhang mit regulatorischen Anforderungen an Infrastrukturprojekte
	Risiken im Zusammenhang mit der Nichteinhaltung von Energiezielen
Physische Klimarisiken	Risiken im Zusammenhang mit Schäden an Infrastruktur und Fahrzeugen
	Risiken im Zusammenhang mit Einschränkungen der betrieblichen Abläufe
	Risiken im Zusammenhang mit Einschränkungen der Betriebs- und Servicequalität

E1-3

2.3 Resilienz im Zusammenhang mit dem Klimawandel

Mit der Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse wurde die Grundlage für eine weitere Anpassung an den Klimawandel erarbeitet. Die mit einer weiteren Anpassung an den Klimawandel verbundenen Investitionsbedarfe sind derzeit noch nicht quantifiziert.

Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick auf regulatorische Vorgaben sowie im Hinblick auf einzelne Klimagefahren, zu deren Entwicklung aktuell keine Prognosen für Berlin vorliegen.

E1-4

2.4 Strategie

Strategie im Zusammenhang mit Anpassung an den Klimawandel

Die Anpassung an den Klimawandel ist Voraussetzung für einen sicheren und stabilen Betrieb unter sich verändernden klimatischen Bedingungen.

Wir erhöhen die Resilienz unserer Mobilitätsangebote gegenüber akuten und chronischen physischen Klimarisiken für

- die Sicherheit unserer Fahrgäste und unserer Mitarbeitenden,
- einen stabilen Betrieb und eine kundenorientierte Servicequalität unserer Mobilitätsangebote sowie
- eine wirtschaftlich zukunftsfähige und nachhaltige Unternehmensentwicklung.

Wir unterstützen die Klimaanpassungsstrategie des Landes Berlin für ein lebenswertes Berlin.



E1-6

2.5 Ziele

Ziele im Zusammenhang mit Anpassung an den Klimawandel

a) Klimaresilienter Betrieb

Ziel 1: Klimaresilienz des Betriebs erhöhen

Die BVG erhöht die Klimaresilienz des Betriebs, um auch unter sich verändernden klimatischen Bedingungen ein sicheres und stabiles Mobilitätsangebot zu gewährleisten.

- Sicherstellung eines sicheren und funktionsfähigen Betriebs von Infrastruktur und Fahrzeugen
- Sicherstellung sicherer und attraktiver Arbeitsbedingungen für Mitarbeitende
- Sicherung und Stärkung des ÖPNV als Rückgrat eines sicheren und verlässlichen Mobilitätsangebots für Berlin

b) Klimaresiliente Servicequalität

Ziel 2: Klimaresilienz der Servicequalität erhöhen

Die BVG erhöht die Klimaresilienz ihrer Servicequalität, um auch unter sich verändernden klimatischen Bedingungen den Bedürfnissen und Anforderungen ihrer Fahrgäste an ein weiterhin attraktives Mobilitätsangebot gerecht zu werden.

- Sicherstellung eines sicheren und verlässlichen Mobilitätsangebotes
- Sicherstellung einer attraktiven Aufenthaltsqualität in U-Bahnhöfen, an Haltestellen und in Fahrzeugen
- Sicherung und Stärkung des ÖPNV als attraktives Mobilitätsangebot für Berlin

Basierend auf aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen sowie Erkenntnissen aus der gemeinsamen sektorübergreifenden Befassung mit Berliner Unternehmen sowie dem Land Berlin wird die BVG ihre Strategie zur Anpassung an den Klimawandel und die damit verbundenen Ziele kontinuierlich weiterentwickeln.

E1-5

2.6 Maßnahmen

Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Anpassung an den Klimawandel

Die BVG wird kontinuierlich weitere Handlungsbedarfe aus der Weiterentwicklung der Strategie und der damit verbundenen Ziele ableiten. Bisherige Maßnahmen im Zusammenhang mit der Anpassung an den Klimawandel umfassen beispielsweise:

a) Klimaresilienter Betrieb

Maßnahmen zur Sicherstellung eines sicheren und funktionsfähigen Betriebs von Infrastruktur und Fahrzeugen:

- Ausbau von Grüngleisen im Straßenbahnnetz
- Schutz von U-Bahnhöfen vor Wassereintrich bei Starkregenereignissen
- Ausrüstung von Infrastruktur mit Klimatisierung
- Anwendung hitzebeständigerer Technologien und Materialien
- Aufwertung von betrieblichen Flächen durch Entsiegelung zur Verbesserung der Versickerungsfähigkeit und zur Minderung von Überflutungsrisiken bei Starkregenereignissen
- Aufwertung von betrieblichen Flächen durch Begrünung zur Abschwächung von Hitzeeffekten und zur Stabilisierung des lokalen Mikroklimas
- Berücksichtigung von Klimaanpassungsaspekten gemäß den Anforderungen des Bewertungssystems Nachhaltiges Bauen (BNB) für Berlin
- Berücksichtigung klimarelevanter Anforderungen aus Bebauungsplänen und des Biotopflächenfaktors (BFF), wie bspw. Dachbegrünungen
- Überprüfung der Einhaltung klimatechnischer Anforderungen an die neue Baureihe JK der U-Bahn im Klima-Wind-Kanal Wien

Maßnahmen zur Sicherstellung sicherer und attraktiver Arbeitsbedingungen für Mitarbeitende zur Reduzierung der Belastung bei Wärme und Hitze, wie:

- die Durchlüftung und Kühlung der Arbeitsbereiche, z. B. durch Einsatz von Ventilatoren und Klimageräten
- die Verschattung der Arbeitsplätze, z. B. durch die Ausstattung von Liegenschaften mit Sonnenschutzeinrichtungen
- die flächendeckende Aufstellung von Wasserspendern
- die Verlängerung von Pausenzeiten, sofern betrieblich möglich
- die Verlagerung von Arbeitszeiten, sofern betrieblich möglich
- die Versorgung des Streckenpersonals mit gekühlten Getränken bei besonderer Wetterlage

b) Klimaresiliente Servicequalität

Maßnahmen zur Sicherstellung einer attraktiven Aufenthaltsqualität in Fahrzeugen:

- Ausrüstung von Fahrzeugen im Oberflächenverkehr (Busse und Straßenbahnen) mit Klimaanlage
- Ausstattung von Fahrzeugen im Oberflächenverkehr (Busse und Straßenbahnen) mit Sonnenschutzfolien und beschichteten Fenstern
- Ausrüstung von U-Bahn-Fahrzeugen mit Lüftungen zur Frischluftversorgung



Frühzeitige Maßnahmen zur Klimaanpassung sichern ein gesundes und stabiles Berlin.

SBM-3 E1

3.1 Wesentlichkeit

Wesentliche Auswirkungen der BVG auf Gesellschaft & Umwelt

Wertschöpfungskette	Art der Auswirkungen	Beschreibung
Eigener Geschäftsbereich	Negativ (tatsächlich, mittelfristig)	Der hohe Energieverbrauch der BVG (nahezu 1 Terawattstunde/Jahr) verursacht tatsächliche negative Auswirkungen auf Mensch und Umwelt (vgl. THG-Emissionen).



Wesentliche finanzielle Chancen und Risiken

Wertschöpfungskette	Risiko/Chance	Beschreibung
Eigener Geschäftsbereich	Risiko (kurzfristig)	Die Preisentwicklung von Strom, Diesel, Gas, Heizöl und Fernwärme stellt ein erhebliches finanzielles Risiko dar, da Preissteigerungen als wahrscheinlich gelten.
Eigener Geschäftsbereich	Chance (langfristig)	Effizienter Energieeinsatz und Verbrauchsoptimierung senken langfristig spezifische Energiekosten, stärken die wirtschaftliche Stabilität der BVG und reduzieren Umweltbelastungen – besonders bei steigenden Energiepreisen.
Eigener Geschäftsbereich	Risiko (mittelfristig)	Die BVG nutzt Ökostrom und Herkunftsnachweise (HKN) zur Dekarbonisierung und Einhaltung von Umweltauflagen. Dabei bestehen finanzielle Risiken durch Preisschwankungen, Drittanbieterabhängigkeit und regulatorische Änderungen.



Aus den wesentlichen Auswirkungen im Thema Energie ergeben sich zwei strategische Handlungsfelder für die BVG:

- a) **Energieeffizienz**
- b) **Energiebeschaffung**

E1-4

3.2 Strategie

Strategie im Zusammenhang mit Energie

Die BVG bewegt ganz Berlin rund um die Uhr – und setzt hierfür knapp 1 Terawattstunde Energie jährlich ein.

a) Energieeffizienz

Die nachhaltige und zukunftsfähige Gestaltung unseres Verkehrsangebotes ist Teil unserer Unternehmensstrategie und umfasst auch die entsprechende Gestaltung unseres hierfür notwendigen Energieeinsatzes und Energieverbrauchs. Zu diesem Zweck führt die BVG im Jahr 2025 ein zertifiziertes Energiemanagementsystem nach DIN EN ISO 50001 im BVG-Konzern ein.

Zentrale Strategie des Energiemanagementsystems ist die fortlaufende Verbesserung unserer Energieeffizienz – zusammengefasst die fortlaufende Verringerung unseres Energieverbrauchs je gefahrenem Kilometer – und der vom Energiemanagementsystem umfassten Prozesse.

Die vielfältigen Anforderungen an unseren Energieeinsatz und Energieverbrauch hinsichtlich Versorgungs- und Betriebssicherheit, Kosten, Umweltauswirkungen sowie der Einhaltung aller bestehenden gesetzlichen und freiwilligen Verpflichtungen sollen bestmöglich ausbalanciert werden.

Die jederzeit effiziente Nutzung der eingesetzten Energie ist hierbei für Vorstand und alle Mitarbeitenden im BVG-Konzern verpflichtend und Teil unseres betrieblichen Alltags. Hierzu zählen auch die Beschaffung von energieeffizienten Produkten und Dienstleistungen sowie die Berücksichtigung von Energieeffizienzanforderungen bei Planungs- und Auslegungstätigkeiten.

Um die Energieeffizienz fortlaufend zu verbessern, ermittelt und bewertet die BVG die wichtigsten Einflussfaktoren auf die Energieeffizienz, legt die zu erreichenden Energieziele fest, überprüft sie anhand messbarer Merkmale in internen und externen Audits und berichtet regelmäßig über den Energieeinsatz, -verbrauch und -effizienz.

Zur Erreichung der im Energiemanagementsystem formulierten Ziele und Energieziele stellt die BVG alle erforderlichen Informationen und Ressourcen bereit. Der Grad der Energieeffizienz des BVG-Konzerns sowie die Angemessenheit und Wirksamkeit des Energiemanagementsystems werden regelmäßig überprüft und im Vorstand behandelt.

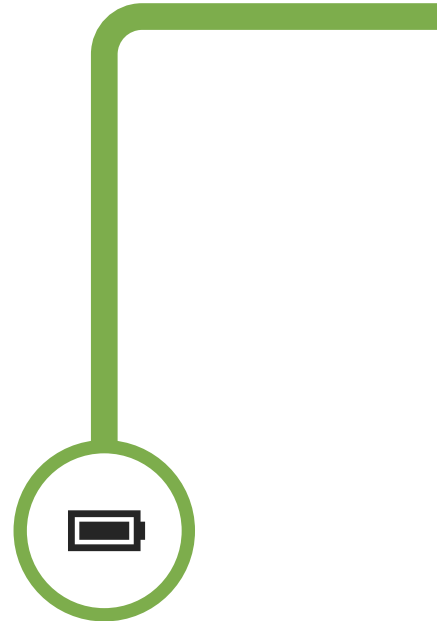
Der wesentliche Anteil des Energiebedarfs der BVG entfällt auf den Betrieb von U-Bahn-Fahrzeugen, Straßenbahnfahrzeugen und Omnibussen. Eine sichere und zuverlässige Energieversorgung ist daher die Grundlage für einen stabilen Betrieb. Diese jederzeit in den erforderlichen Bedarfen und zu ökologisch sowie wirtschaftlich nachhaltigen Bedingungen sicherzustellen, ist wesentliches Ziel unserer Energiebeschaffung.

Auch auf unseren Liegenschaften ist eine sichere und zuverlässige Energieversorgung für einen stabilen Betrieb unerlässlich und jederzeit in den erforderlichen Bedarfen und zu wirtschaftlich nachhaltigen Bedingungen sicherzustellen.

Wie im Fahrbetrieb beziehen wir für unsere Liegenschaften unseren Strom seit 2014 vollständig aus 100 % Ökostrom.

Auch im Bereich Wärme haben wir uns eine ökologisch nachhaltige Energieversorgung zum Ziel gesetzt.

b) Energiebeschaffung



E1-6

3.3 Ziele

Ziele im Zusammenhang mit Energie

Im Rahmen des konzernweiten Energiemanagementsystems wurden quantitative und qualitative Energieziele bis Ende 2026 verabschiedet.

a) Energieeffizienz

Ziel 1: Energieeffizienz steigern

Die BVG erhöht die Energieeffizienz im Fahrbetrieb und auf Liegenschaften, um den Energieverbrauch nachhaltig zu reduzieren und die Klimafreundlichkeit des Unternehmens zu verbessern.

- **Fahrbetrieb:** Für die Flotten der Schienenfahrzeuge (U-Bahn, Straßenbahn) ist angestrebt, den Energieeffizienzgrad 2024 bis Ende 2026 zu halten mit Berücksichtigung größerer und schwererer Fahrzeuge, die ab 2025 sukzessive in Nutzung gehen. Für die Busflotte soll sich der Energieeffizienzgrad bis 2026 ggü. 2024 verbessern.
- **Liegenschaften:** Auf den Liegenschaften soll sich der Energieeffizienzgrad bis 2026 ggü. 2024 verbessern.
- **Verbesserung der Analysefähigkeit:** Die Messsysteme in Fahrzeugflotten und Liegenschaften werden weiterentwickelt, um weiterführende Messungen ab 2027 durchzuführen.

b) Energiebeschaffung

Ziel 2: Ökologisch nachhaltige Energiebeschaffung sicherstellen

Die BVG stellt eine sichere, zuverlässige und nachhaltige Energieversorgung für Fahrbetrieb und Liegenschaften sicher, um die Funktionsfähigkeit des Unternehmens zu gewährleisten und ökologische Nachhaltigkeit zu sichern.

- **Fahrbetrieb:** Stromversorgung zu 100 % aus erneuerbaren Energiequellen; Absicherung durch langfristige Verträge und Diversifizierung.
- **Liegenschaften:** Strom- und Wärmeversorgung ökologisch nachhaltig gestalten (z. B. Fernwärme mit niedrigem Primärenergiefaktor, PV-Ausbau, Wärmepumpen); Versorgung jederzeit zuverlässig sichern.

E1-5

3.4 Maßnahmen

Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Energie

a) Energieeffizienz

Es werden aktuell sehr umfangreiche Investitionen in Fahrzeugflotten und im Liegenschaftsbereich umgesetzt, die u. a. zu erheblichen Energieeffizienzvorteilen für das Unternehmen führen. Hierzu zählen:

Fahrbetrieb

- Elektrifizierung (Dekarbonisierung) der Busflotte
- Elektrifizierung (Dekarbonisierung) von Arbeits- und Dienstfahrzeugen
- Erneuerung U-Bahn-Flotte
- Erneuerung Straßenbahn-Flotte
- Weitere technische Maßnahmen mit positiven Auswirkungen hinsichtlich Energieeffizienz
- Schulung des Fahrpersonals zu energiesparendem Fahren

Liegenschaften

- Energieträgerwechsel bei Liegenschaften (Fernwärme)
- Unternehmensweiter Ausbau von Photovoltaik-Anlagen
- Weitere technische Maßnahmen mit positiven Auswirkungen hinsichtlich Energieeffizienz

Analyse- und Steuerungsfähigkeit

- Ausbau von Mess- und Analysesystemen in Flotten und Liegenschaften
- Betrieb eines zertifizierten Energiemanagementsystems nach ISO 500

b) Energiebeschaffung

Um eine sichere, zuverlässige und nachhaltige Energieversorgung für Fahrbetrieb und Liegenschaften sicherzustellen, führt die BVG folgende Maßnahmen durch:

Fahrbetrieb

- Nachweisbare Beschaffung von Strom vollständig aus erneuerbaren Energiequellen mittels Herkunftsnachweisen (HKN)
- Absicherung der Strombeschaffung durch eine strukturierte Beschaffung bei einem qualifizierten Lieferant*innen-Pool ergänzt durch eine Strategie zur Sicherung der Strompreise

Liegenschaften

- Nachweisbare Beschaffung von Strom vollständig aus erneuerbaren Energiequellen mittels Herkunftsnachweisen (HKN)
- Absicherung der Strombeschaffung durch eine strukturierte Beschaffung bei einem qualifizierten Lieferant*innen-Pool ergänzt durch eine Strategie zur Sicherung der Strompreise
- Dezentrale (autarke) Energieversorgung des neuen Betriebshofs Säntisstraße über Photovoltaik-Anlagen und Wärmepumpen
- Unternehmensweiter Ausbau von Photovoltaik-Anlagen zur Energiegewinnung
- Nachweisbare Beschaffung von Fernwärme mit niedrigem Primärenergiefaktor mittels PEF-Zertifikate und dadurch Reduktion der CO₂ Emissionen von Fernwärme

„Seit 2014 bezieht die BVG 100 % Ökostrom.“

E1-7

3.5 Kennzahlen

Energieverbrauch und Energiemix

Der Gesamtenergieverbrauch ist 2025 gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken. Der Anteil erneuerbarer Energien bleibt weiterhin auf einem hohen Niveau und stellt einen wesentlichen Bestandteil des Energiemixes dar.

Gesamtenergieverbrauch im Zusammenhang mit der eigenen Geschäftstätigkeit (Marktbasierter Ansatz) in MWh

	2025	2024
Gesamtverbrauch fossiler Energie	497.934	512.870
Verbrauch aus Kernkraftquellen	--	--
Gesamtverbrauch erneuerbarer Energien	454.867	458.768
<i>davon: Brennstoffverbrauch für erneuerbare Quellen, einschließlich Biomasse (auch Industrie- und Siedlungsabfälle biologischen Ursprungs), Biokraftstoffe, Biogas, Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen usw.</i>	235	565
<i>davon: Verbrauch aus erworbener und erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus erneuerbaren Quellen</i>	454.586	457.873
<i>davon: Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt</i>	46	329
Gesamtenergieverbrauch	952.802	971.638

* Verbrauchsprognose Datenstand 10.12.2025



Umweltverschmutzung

4 Luftverschmutzung

ESRS E2

Luftverschmutzung ist ein wichtiges Thema, das in vielen Ländern und Städten weltweit zu gesundheitlichen Problemen führt. Der Schutz der Luftqualität und die Reduktion von Schadstoffemissionen kann durch den Einsatz von umweltfreundlichen Technologien auch durch Unternehmen unterstützt werden. Das können beispielsweise emissionsarme Produktionsverfahren sein, die es Unternehmen ermöglichen, den gesetzlichen Vorgaben Folge zu leisten (EU-Luftqualitätsrichtlinie). Neben emissionsarmen Produktionsverfahren können auch Maßnahmen zur Energieeffizienz, Industrie 4.0 und Umweltmanagement-Systeme dazu beitragen, Luftverschmutzung zu reduzieren.

SBM-3 E2

4.1 Wesentlichkeit

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Wesentliche Auswirkungen der BVG auf Gesellschaft & Umwelt

Wertschöpfungskette	Art der Auswirkungen	Beschreibung
Eigener Geschäftsbereich	Negativ (tatsächlich, kurzfristig)	Schadstoffemissionen (z. B. NO _x , Feinstaub) aus dem Linienbusverkehr der BVG wirken sich negativ auf Mensch und Umwelt aus. Sie gefährden insbesondere Risikogruppen und Personen an stark befahrenen Straßen durch langfristige Belastung.



tzung



Wesentliche finanzielle Chancen und Risiken

Wertschöpfungskette	Risiko/Chance	Beschreibung
Eigener Geschäftsbereich	Risiko (mittelfristig)	Höhere Lärmschutzauflagen (z. B. Lärmschutzwände) bergen finanzielle Risiken für die BVG, da sie Baukosten und Projektlaufzeiten durch zusätzliche Investitionen und Verzögerungen erhöhen können.

Aus den wesentlichen Auswirkungen im Thema Luftverschmutzung ergeben sich zwei strategische Handlungsfelder für die BVG:

- a) **Luftreinhaltung**
- b) **Lärmschutz**

E2-1

4.2 Strategie

Strategie in Zusammenhang mit Luftverschmutzung

Die BVG verfügt seit 2008 über Umweltleitlinien. Im Rahmen der seit 2015 durch die BVG realisierten unternehmerischen Befassung/Positionierung zu den Sustainable Development Goals (SDG 2030), teilweise auch im Zusammenwirken mit anderen deutschen Verkehrsbetrieben im VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen), hat die BVG zu solchen globalen Herausforderungen ein inhaltliches Bekenntnis abgegeben und praktische Aktivitäten aufgezeigt.

Als energieintensives Unternehmen verfolgt die BVG das Ziel, ihre luftverschmutzenden Emissionen dauerhaft zu verringern. Dazu werden energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge sowie Anlagen eingesetzt, um Abgas-, Staub- und Lärmemissionen zu reduzieren.

Um diesem Anspruch gerecht zu werden, ist es für die BVG entscheidend, die im Rahmen ihres Kerngeschäfts – dem Personentransport per Bus – entstehenden Emissionen von Feinstaub und Stickstoffoxiden drastisch zu reduzieren. Zentral hierfür ist die Dekarbonisierung bzw. Elektrifizierung der Busflotte.

E2-3

4.3 Ziele

Ziele im Zusammenhang mit Luftverschmutzung

a) Luftreinhaltung

Ziel 1: Reduzierung der Stickstoffoxid-Emissionen (NO_x) im Fahrbetrieb Bus

Die BVG strebt an, die Menge an Stickoxiden, die durch den Betrieb ihrer Busflotte emittiert wird, dauerhaft zu verringern, um die Luftqualität in Berlin zu verbessern und gesetzliche Grenzwerte einzuhalten. Dieses Ziel steht in direkter Abhängigkeit zur Elektrifizierung unserer Busflotte.

- **Langfristige Reduktion:** Bis 2035 sollen die NO_x-Emissionen der Busflotte im Vergleich zu 2015 um 98 % reduziert werden.
- **Kontinuierliche Überwachung:** Die Entwicklung der NO_x-Emissionen wird jährlich im Rahmen der Emissionsberechnungen überprüft.
- **Schrittweise Umsetzung:** Alle Busse entsprechen seit 2023 dem Abgasstandard Euro 6.

Ziel 2: Reduzierung der Feinstaub-Emissionen (PM) im Fahrbetrieb Bus

Die BVG will die durch den Busbetrieb entstehenden Feinstaubbelastungen (PM) für Menschen und Umwelt dauerhaft reduzieren, um die Luftqualität in Berlin zu verbessern und gesundheitliche Risiken zu minimieren.

- **Langfristige Reduktion:** Bis 2035 sollen die Feinstaub-Emissionen der Busflotte im Vergleich zu 2015 um 98 % reduziert werden.
- **Kontinuierliche Überwachung:** Die Feinstaubbelastung wird jährlich durch die Emissionsberechnungen kontrolliert.
- **Schrittweise Umsetzung:** Die Reduktion erfolgt in Abhängigkeit zur Elektrifizierung der Busflotte.

b) Lärmschutz

Ziel 3: Reduzierung betriebsbedingter Lärmemissionen im gesamten Betriebsumfeld

Die BVG setzt sich für die Reduzierung von Lärmemissionen im gesamten Betriebsumfeld ein. Durch kontinuierliche Investitionen in moderne, geräuscharme Fahrzeuge und die Optimierung von Infrastrukturmaßnahmen wird angestrebt, die Lärmbelastung für Fahrgäste, Anwohner*innen sowie Mitarbeitende langfristig zu minimieren. Die BVG prüft fortlaufend weitere technische und organisatorische Maßnahmen, um den Lärmschutz weiter zu verbessern und die Umweltverträglichkeit des Nahverkehrs zu stärken.

- Systematische Reduzierung betriebsbedingter Geräuschemissionen im Fahrbetrieb
- Schwerpunktsetzung auf technisch und infrastrukturell wirksame Maßnahmen
- Kontinuierliche Weiterentwicklung des Lärmschutzes im Rahmen von Fahrzeugbeschaffung und Infrastrukturumbauten



E2-2

4.4 Maßnahmen

Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Luftverschmutzung

a) Luftreinhaltung

Folgende globale Maßnahmen ergreift die BVG zur Reduzierung der Stickstoffoxid-Emissionen (NO_x) sowie der Feinstaub-Emissionen (PM) im Busbetrieb.

Einsatz emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge

- Auf den Strecken mit möglichen Überschreitungen des NO₂-Luftqualitätsgrenzwertes gemäß Anhang D1 des „Luftreinhalteplans für Berlin – Zweite Fortschreibung“ werden vorrangig Elektrobusse und Euro-VI-Busse eingesetzt. Dies ist eine Maßnahme, um Luftverschmutzung so gering wie möglich zu halten, während die Elektrifizierung der Busflotte noch andauert.
- Die Elektrifizierung der Busflotte dient als Hauptmaßnahme zur Minderung von Luftverschmutzung. Der Austausch von dieselbetriebenen Bussen durch E-Busse erlaubt eine massive Minderung von ausgestoßenen Luftschadstoffen. Da Feinstaub und Stickstoffoxide bei der Verbrennung fossiler Brennstoffe entstehen, können derartige Emissionen in Zukunft durch die Nutzung von E-Bussen vermieden werden.
- Der Fuhrpark der Dienstfahrzeuge der BVG wird ebenfalls elektrifiziert. Ausgenommen sind hiervon nur spezielle Fahrzeuge, für die es derzeit keine wirtschaftliche elektrische Alternative gibt.

Emissionsarme Nebenaggregate und technische Systeme

- Für den Betrieb von Nebenverbrauchern (Heizung, Klimaanlage, Kneeling) werden zu erheblicher Verbesserung des technischen Einsatzpotentials und der Wirtschaftlichkeit weiterhin nicht elektrische Lösungen angewendet. Jedoch werden diese Zusatzaggregate nach wirtschaftlicher Möglichkeit mit nicht fossilen Energieträgern betrieben.

Infrastrukturmaßnahmen zur Reduzierung von Feinstaubbelastung

- Im Zuge der Grundinstandsetzung von Schottergleisen im Innenstadtbereich werden diese sukzessiv in begrüntes Gleis umgewandelt (z. B. Danziger Str. in Pankow, Indira-Gandhi-Str. in Lichtenberg, Hauptstraße/Köpenicker Chaussee in Rummelsburg). Dies führt zur Verringerung der lokalen Feinstaub- und Schadstoffkonzentration in der Luft durch Deposition auf den Vegetationsoberflächen und gleichzeitige Verminderung der Wiederaufwirbelung von Stäuben im Gleis.

b) Lärmschutz

Zur Reduzierung betriebsbedingter Lärmemissionen ergreift die BVG aktuell folgende Maßnahmen:

Fahrzeugseitige Maßnahmen zur Geräuschminderung im Busbetrieb

- Die Elektrifizierung der Busflotte trägt deutlich zur Reduktion des Verkehrslärms bei. Insbesondere während der Fahrt sind Elektrobusse spürbar leiser als konventionelle Dieselfahrzeuge.

Fahrzeugseitige Maßnahmen zur Geräuschminderung im Straßenbahnbetrieb

- Ausrüstung aller Flexity Fahrzeuge mit Laufflächenkonditionierung (LFK), Abschluss voraussichtlich 2026, Ziel Geräuschreduktion Kurvenquietschen (tonale Geräusch)
- Untersuchung und Ausrüstung von GT6 Fahrzeugen mit Laufflächenkonditionierung (LFK), Abschluss voraussichtlich 2029, Ziel Geräuschreduktion Kurvenquietschen (tonale Geräusch)

Grünleise als Maßnahmen zur Geräuschminderung im Straßenbahnbetrieb

Bei Neubauvorhaben von Straßenbahnstrecken auf eigenem Gleiskörper setzt die BVG grundsätzlich begrünte Gleissysteme (Rasen- und Sedumgleise) um. Im Bestandsnetz wird im Rahmen von Instandhaltungsmaßnahmen systematisch geprüft, inwieweit eine nachträgliche Begrünung geeigneter Streckenabschnitte möglich ist. Wo technisch umsetzbar, wird eine hochliegende Eindeckung bevorzugt.

Im Zuge der Umrüstung von Schottergleisen zu begrünten Flüstergleisen wird eine Lärmreduzierung von bis zu 3 dB bei hochliegenden Vegetationssystemen erreicht. Grünleise leisten damit einen aktiven Beitrag zum Lärmschutz, insbesondere durch die Reduzierung des Luftschalls im Straßenbahnbetrieb.





Wirkungen begrünter Gleise

Begrünte Gleisanlagen leisten einen wichtigen Beitrag zur Reduktion von Lärmemissionen, da sie schallabsorbierend wirken und somit den Straßenbahnbetrieb akustisch entlasten. Darüber hinaus tragen sie zur Verbesserung der Luftqualität bei, indem sie Feinstaub und Schadstoffe binden. Gleichzeitig fördern sie die Klimaanpassung im urbanen Raum durch kühlende Effekte, Wasserspeicherung und eine erhöhte Verdunstung. Ergänzend unterstützen sie die Biodiversität und werten das Stadtbild sowie das subjektive Wohlbefinden der Bevölkerung auf.



E2-4

4.5 Kennzahlen

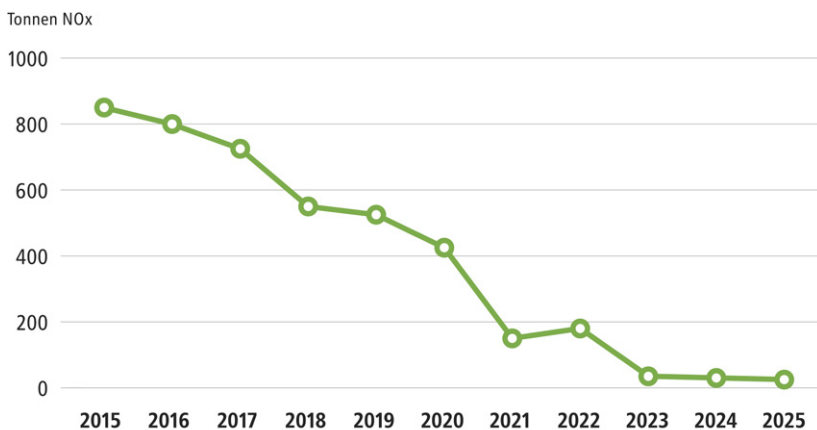
Luftemissionen im Fahrbetrieb Bus

Die Emissionen in die Luft im Fahrbetrieb der Busse der BVG umfassen insbesondere luftschadstoffrelevante Stoffe wie Stickoxide (NO_x), Feinstaub (PM) und weitere verbrennungsbedingte Schadstoffe.

Emissionen in Luft (in t, ohne THG) im Fahrbetrieb Bus

	2025	2024
Stickoxide (NO _x /NO ₂)	22,75	24,6
Feinstaub (PM10)	0,3	0,4
Kohlenmonoxid (CO)	19,0	20,5

Stickoxid-Emissionen im Fahrbetrieb Bus



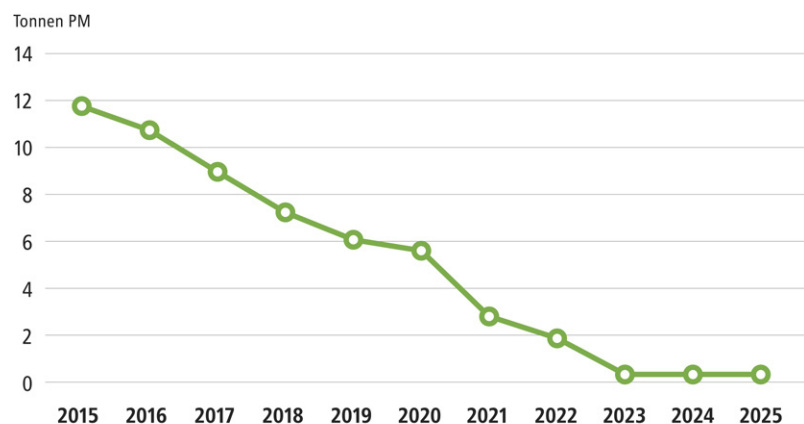
Bisherige Fortschritte

Die Stickstoffoxid-Emissionen (NO_x) sind 2025 aufgrund ausgeweiteter Elektrifizierung der Bus-Flotte um 7,37 % gesunken auf 22,75 t im Vergleich zu 2024 (24,56 t). Seit 2015 (849,09 t) ist daher eine Reduzierung von 97,3 % zu verzeichnen.

Feinstaub-Emissionen (PM) im Fahrbetrieb Bus

Bisherige Fortschritte

Die Feinstaub-Emissionen (PM) im Fahrbetrieb Bus sind 2025 aufgrund ausgeweiteter Elektrifizierung der Bus-Flotte um 5,71 % gesunken auf 0,33 t im Vergleich zu 2024 (0,35 t). Seit 2015 (12,75 t) ist daher eine Reduzierung von 97,4 % zu verzeichnen.



In den letzten 10 Jahren konnte die BVG ihre Stickstoffoxid- und Feinstaubemissionen um 97 % reduzieren.

Grünleise

Der Anteil begrünter Gleise steigt sämtliche Rasen- und Sedumgleise im Berliner Straßenbahnnetz. Im Berichtsjahr 2025 erhöhte sich die Länge der Grünleise auf 66,49 km (34,27 % des Gesamtnetzes) gegenüber 62,42 km (32,18 %) im Jahr 2023. Die Entwicklung ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Grünleisstrecke im Straßenbahnnetz

	2025		2023	
	km	in %	km	in %
Straßenbahnnetz	194	100	194	100
<i>davon: Rasengleise</i>	62,39	32,16	58,32	30,06
<i>davon: Sedumgleise</i>	4,1	2,1	4,1	2,1
Grünleise	66,49	34,27	62,42	32,18



Biologische Vielfalt und Ökosysteme

5 Auswirkungen auf den

ESRS E4



Die BVG trägt zum Erhalt der Biodiversität Verantwortung, da ihre Infrastruktur direkt in städtische Natur- und Lebensräume eingreift. Flächenversiegelung durch Gleise, Betriebsflächen und Gebäude sowie Lichtemissionen im nächtlichen Betrieb können lokale Ökosysteme beeinträchtigen. Gleichzeitig bietet die BVG zahlreiche Möglichkeiten zur Flächenaufwertung, etwa durch naturnahe Grünflächen, ökologische Bauweisen oder biodiversitätsfördernde Maßnahmen entlang der Strecken. Nationale Vorgaben wie das Bundesnaturschutzgesetz und internationale Abkommen wie das Übereinkommen über die biologische Vielfalt (CBD) betonen die Verantwortung, negative Auswirkungen zu reduzieren. Zertifizierungen unterstützen dabei, diese Aktivitäten nachvollziehbar und wirksam umzusetzen.

Unsere Infrastruktur greift in Lebensräume ein.

Deshalb übernehmen wir Verantwortung für ihren Schutz.

n Zustand der Arten

SBM-3 E4

5.1 Wesentlichkeit

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell



Wesentliche Auswirkungen der BVG auf Gesellschaft & Umwelt

Wertschöpfungskette	Art der Auswirkungen	Beschreibung
Eigener Geschäftsbereich	Negativ (potenziell, mittelfristig)	Bauprojekte der BVG (z. B. Neubau oder Umbau von Betriebshöfen) können durch Flächenversiegelung negative Auswirkungen auf die Biodiversität haben – etwa auf fragile Ökosysteme und gefährdete Arten wie Feldhamster oder Zauneidechsen.
Eigener Geschäftsbereich	Negativ (tatsächlich, langfristig)	Lichtemissionen von BVG-Anlagen können nachtaktive Insekten desorientieren und deren Fortpflanzung stören, was langfristig zu einem Rückgang lokaler Populationen führen kann.

Aus den wesentlichen Auswirkungen im Thema Auswirkungen auf den Zustand von Arten ergeben sich zwei strategische Handlungsfelder für die BVG:

- a) Artenschutz bei Neubauprojekten
- b) Artenschonende Lichtgestaltung

E4-2

5.2 Strategie

Strategie im Zusammenhang mit Auswirkungen auf den Zustand der Arten

Im Rahmen der Strategie „Bauen mit Natur“ setzt die BVG gezielt auf den Schutz von Biodiversität in Bau und Betrieb. Dabei werden ökologisch sensible Flächen bereits in der Planungsphase berücksichtigt, um Beeinträchtigungen zu vermeiden oder zu minimieren, beispielsweise durch Trassenoptimierungen. Nach Abschluss von Bauprojekten werden Maßnahmen zur Wiederherstellung von Naturflächen umgesetzt, sowohl verpflichtend als auch freiwillig. Ergänzend werden Biodiversitätsmaßnahmen wie Wildwiesen, Brutplätze oder Teiche sichtbar gefördert und durch transparente Öffentlichkeitsarbeit begleitet.

Stakeholder werden zusammen mit unseren externen und internen Kommunikationsbeauftragten frühzeitig eingebunden. Auflagen und Anforderungen werden transparent dargestellt. Genehmigungen und behördliche Vorgaben machen die Umsetzung bestimmter Ziele und Richtlinien notwendig. Zu den relevanten Stakeholdern zählen Behörden, Anwohner*innen, Umweltverbände sowie der Senat.

Die Möglichkeiten zur Entsiegelung sind Bestandteil jeder Vorplanung und muss als Erläuterungsbericht zu jeder Genehmigung mit eingereicht werden, um auch die Auswirkungen und Ersatz-Maßnahmen zu jeder Flächenversiegelung aufzuzeigen.

Die BNB-Zertifizierung dient der BVG als übergreifender Orientierungsrahmen für nachhaltiges Bauen. Die BVG setzt auf Erhalt, Schutz und Entwicklung der biologischen Vielfalt in den Außenanlagen von Neubaugroßprojekten entsprechend dem BNB-Kriterium „Biodiversität“. Die Möglichkeit der Dachbegrünung wird in jedem Neubauprojekt untersucht und ggf. eingeplant. Bei Bebauungsplänen wird der Biotopflächenfaktor (BFF), der für Berlin gilt, berücksichtigt.

Wir schützen und steigern die lokale Artenvielfalt, indem wir verstärkt begrünte Flächen wie Dächer, Fassaden und Grüngleise schaffen. Entsiegelungsmaßnahmen umsetzen und durch gezielte Flächenaufwertungen zur Verbesserung der ökologischen Vielfalt in Berlin beitragen.

Externe, baubegleitende Gutachter werden frühzeitig in die Planung einbezogen, sodass Risiken und Maßnahmen von Beginn an berücksichtigt werden.



E4-4

5.3 Ziele

Ziele im Zusammenhang mit Auswirkungen auf den Zustand der Arten

a) Artenschutz bei Neubauprojekten

Ziel 1: Artenschutz bei Neubauprojekten systematisch verankern

Die BVG verankert den Schutz geschützter und lokal relevanter Arten systematisch in der Planung und Umsetzung von Neubauprojekten, um negative Auswirkungen auf den Zustand der Arten zu vermeiden, zu minimieren und – wo erforderlich – auszugleichen.

- Die BVG strebt bei Neubauprojekten regelmäßig eine BNB-Zertifizierung mindestens auf Silber-Niveau an.
- Bis 2030 sollen **100 % aller Neubauprojekte** Artenschutzbelange systematisch im Bau- und Planungsprozess berücksichtigen, einschließlich ökologischer Baubegleitung, Umsiedlungsmaßnahmen und artenfreundlicher Gestaltung.
- **Basisjahr und Basiswert:** In 2025 haben 7 von 9 Neubauprojekten (80 %) eine dokumentierte ökologische Baubegleitung
- **Etappenziel:** 2028: 90 %, 2030: 100 %
- Nach Abschluss von Bauprojekten werden verpflichtende und freiwillige Maßnahmen zur Wiederherstellung und Aufwertung von Natur- und Lebensräumen umgesetzt.

b) Artenschonende Lichtgestaltung

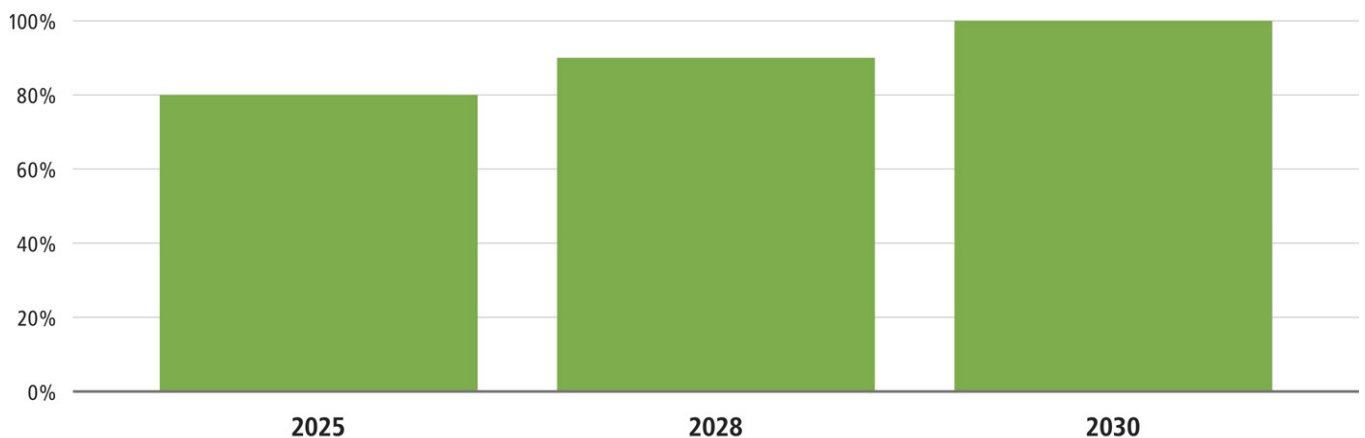
Ziel 2: Lichtbedingte Beeinträchtigungen von Arten reduzieren

Die BVG reduziert lichtbedingte Störungen nachtaktiver Arten an Neubauprojekten durch eine gezielte, artenschonende Lichtgestaltung und trägt so zum Schutz lokaler Biodiversität bei.

- Beleuchtungskonzepte werden so geplant, dass Lichtemissionen minimiert und negative Auswirkungen auf nachtaktive Insekten und Tiere reduziert werden.
- Bis Ende 2030 werden mindestens 30 % der Neubauprojekte nachweislich auf insektenfreundliche Beleuchtung umgerüstet, um negative Auswirkungen auf die Populationsgröße nachtaktiver Arten zu minimieren.

Sicherung der lokalen Artenvielfalt bei Neubauprojekten

inkl. ökologischer Baubegleitung, Umsiedlung, artenfreundlicher Gestaltung



■ Anteil der Neubauprojekte mit dokumentierter ökologischer Baubegleitung

E4-3

5.4 Maßnahmen

Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Auswirkungen auf den Zustand der Arten

a) Artenschutz bei Neubauprojekten

Zur Umsetzung der Artenschutzziele integriert die BVG Biodiversitätsbelange systematisch in Planung, Bau und Betrieb von Neubaugroßprojekten. Dabei werden behördliche Anforderungen ebenso berücksichtigt wie freiwillige Maßnahmen zur Aufwertung von Lebensräumen.

Frühzeitige Berücksichtigung von Artenschutz in Planung und Bau

- Einsatz ökologischer Baubegleitung bei Neubaugroßprojekten mit naturschutzrechtlichen Anforderungen, sofern behördlich vorgegeben
- Frühzeitige Einbindung externer, baubegleitender Gutachter zur Identifikation von Risiken sowie zur Planung geeigneter Maßnahmen
- Anwendung projektbezogener Arten-Checklisten (z. B. Feldhamster, Zauneidechsen und Fledermäusen) in der Bauvorplanung
- Berücksichtigung des Biotopflächenfaktors (BFF) bei Neubauten und größeren Umbauten

Schutz, Umsiedlung und fachgerechte Umsetzung von Maßnahmen

- Durchführung genehmigter Umsiedlungsmaßnahmen für Zauneidechsen mit behördlicher Genehmigung und ökologischer Baubegleitung
- Kontrolle und Dokumentation der fachgerechten Umsetzung von Artenschutz-, Umsiedlungs- und Ausgleichsmaßnahmen während der Bauphase

Erhalt und Entwicklung von Lebensräumen

- Erhalt vorhandener Vegetations- und Habitatstrukturen
- Ergänzung durch biodiversitätsfördernde Maßnahmen, u. a.:
 - Pflanzung von Bienen- und Vogelnährgehölzen sowie Vogelschutzgehölzen
 - Schaffung von Nist- und Rückzugsstrukturen (z. B. Installation von Nistkästen bei geeigneten Projekten)
 - Förderung der Biotopvernetzung
 - Zulassen natürlicher Sukzession
 - Vermeidung invasiver Pflanzenarten bei Neupflanzungen

Begrünung, Entsiegelung und Flächenaufwertung

- Begrünung von Gleisanlagen, Gebäuden und Fassaden
- Umsetzung von Entsiegelungsmaßnahmen und ökologischer Flächenaufwertung am jeweiligen Standort
- Nutzung externer Ausgleichsflächen, sofern ein vollständiger Ausgleich auf eigenen Flächen nicht möglich ist
- Projektbezogene Prüfung der Eignung von Gleisabschnitten für biodiversitätsfreundliche Begrünung im Rahmen der Umwandlung von Schotter- in Grünleise (z. B. mit Sedum)



Standards, Netzwerke und Sensibilisierung

- Berücksichtigung der Vorgaben zur Dachbegrünung und zur Kombination mit Photovoltaikanlagen bei Neubauten
- Nutzung der BNB-Zertifizierung als Orientierungsrahmen für biodiversitätsförderndes Bauen
- Beteiligung an der Berliner Biodiversitätsstrategie über das InfraLab Berlin
- Mitarbeit in der Arbeitsgruppe Biodiversität, u. a. durch:
 - Entwicklung gemeinsamer Grundsätze
 - Sensibilisierung von Mitarbeitenden (Vorträge, Exkursionen, Pflanzaktionen)
 - Kooperationen, z. B. im Rahmen des IHK-Bündnisses für Biodiversität
 - Beteiligung von Auszubildenden an städtischen Biodiversitätsprojekten

Zur Reduzierung lichtbedingter Störungen setzt die BVG bei Neubaugroßprojekten auf eine gezielte Planung und Steuerung von Beleuchtung.

b) Artenschonende Lichtgestaltung

Maßnahmen zur Minimierung von Lichtemissionen

- Planung von Beleuchtungskonzepten im Rahmen der BNB-Zertifizierung in Abstimmung mit Umweltgutachtern
- Reduzierung von Lichtemissionen durch bedarfsgerechte Beleuchtung
- Einsatz von Bewegungsmeldern an Baustellen, wo dies möglich und sinnvoll ist, um unnötige Beleuchtung zu vermeiden
- Schutz nachtaktiver Arten durch Minimierung der Dauer und Intensität künstlicher Lichtquellen



Artenschutz beginnt nicht auf der Baustelle. Er beginnt in der Planung.

Themenstandard **Sozial**



Eigene Belegschaft

Arbeitsbedingungen

Gleichbehandlung und
Chancengleichheit

es

Verbraucher und Endnutzer

Persönliche Sicherheit
unserer Fahrgäste

Soziale Inklusion von Fahrgästen

***Arbeitskräfte in der
Wertschöpfungskette***

Arbeitskräfte in der
Wertschöpfungskette

Eigene Belegschaft *6 Arbeitsbedingungen*

ESRS S1

Die Arbeitsbedingungen der eigenen Belegschaft sind ein wesentlicher Erfolgsfaktor für einen leistungsfähigen und sicheren öffentlichen Personennahverkehr. Insbesondere die Beschäftigten im Fahr- und Servicebereich tragen durch ihre tägliche Arbeit maßgeblich zur Qualität und Verlässlichkeit des Angebots bei.

Dieses Kapitel befasst sich mit zentralen Aspekten der Arbeitsbedingungen, darunter Sicherheit des Fahr- und Servicepersonals, aber auch Arbeitszeitgestaltung, Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben sowie Gesundheits- und Arbeitsschutz aller Beschäftigten. Diese Faktoren bilden u. a. die Grundlage für attraktive Arbeitsplätze und eine nachhaltige Personalbindung im ÖPNV.

S1-2

6.1 Einbindung betroffener Personen

Verfahren zur Einbeziehung der eigenen Belegschaft in Bezug auf Auswirkungen

Die BVG bezieht ihre eigene Belegschaft systematisch in betriebliche und strategische Fragestellungen ein. Zentrales Element hierfür sind die gesetzlich verankerten Arbeitnehmervertretungen, die als Bindeglied zwischen Belegschaft und Unternehmensleitung fungieren und die Interessen der Beschäftigten vertreten.

Die Arbeitnehmervertretung wird durch den Gesamtpersonalrat bzw. die örtlichen Personalräte, die Gesamtschwerbehindertenvertretung bzw. die örtliche Schwerbehindertenvertretung, die Gesamtfrauenvertretung bzw. die örtliche Frauenvertretung sowie die Gesamt-Jugend- und Auszubildendenvertretung bzw. Jugend- und Auszubildendenvertretung wahrgenommen. Die Beteiligung der Beschäftigten erfolgt dabei sowohl auf dienststellenübergreifender Ebene durch Gesamtarbeitnehmervertretungen als auch auf Ebene einzelner Dienststellen durch die örtlichen Arbeitnehmervertretungen.



„Die Beschäftigten im Fahr- und Servicebereich tragen maßgeblich zur Qualität und Verlässlichkeit des Angebots bei.“

Zu den Aufgaben der Arbeitnehmervertretungen zählen insbesondere Mitbestimmung und Mitwirkung bei arbeitszeitlichen Regelungen, personellen Maßnahmen, der Gestaltung von Arbeitsplätzen, der Einführung neuer Technologien sowie organisatorischen Veränderungen. Darüber hinaus unterstützen sie Beschäftigte beratend, überwachen die Einhaltung gesetzlicher und tariflicher Vorgaben und bringen eigene Initiativen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen ein.

Zur Wahrnehmung dieser Aufgaben verfügen die (Gesamt-) Arbeitnehmervertretungen über umfassende Informations- und Beteiligungsrechte. Die vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmenseite ist im Rahmen der gemeinsam von Vorstand und Gesamtpersonalrat getragenen „betrieblichen Sozialpartnerschaft“ institutionalisiert und durch einen frühzeitigen, dialogorientierten Beteiligungsprozess geprägt.

Ein weiteres zentrales Instrument der Einbindung der Belegschaft sind regelmäßig durchgeführte, konzernweite Befragungen zur Mitarbeitendenzufriedenheit. Die Befragungen erfolgen anonym und freiwillig und decken unter anderem Arbeitsbedingungen, Führung, Unternehmenskultur, Vielfalt und Inklusion, Entwicklungsmöglichkeiten sowie Vergütung ab. Die Ergebnisse werden transparent kommuniziert, analysiert und dienen als Grundlage für die Ableitung, Umsetzung und das Monitoring von Verbesserungsmaßnahmen.

Ergänzend ermöglicht das Betriebliche Vorschlagswesen allen Beschäftigten, Verbesserungsvorschläge einzubringen und aktiv an der Weiterentwicklung des Unternehmens mitzuwirken. Um negative Auswirkungen zu adressieren und Bedenken zu äußern, stehen der Belegschaft verschiedene interne und externe Meldekanäle im Rahmen des Compliance-Managementsystems sowie eines Hinweisgebersystems zur Verfügung, einschließlich der Möglichkeit anonymer Meldungen.

SBM-3 S1

6.2 Wesentlichkeit



Wesentliche Auswirkungen der BVG

Wertschöpfungskette	Art der Auswirkungen	Beschreibung
Eigener Geschäftsbereich	Negativ (tatsächlich, langfristig)	Arbeitszeiten im Fahrdienst, etwa durch Schichtwechsel, kurze Pausen, Nacht- und Wochenendarbeit, können das Personal belasten. Dies führt zu Ermüdung, Unzufriedenheit und wirkt sich negativ auf Arbeitsqualität, Gesundheit und Mitarbeiter*innenbindung aus.
Eigener Geschäftsbereich	Negativ (tatsächlich, kurzfristig)	Übergriffe auf Fahr- und Servicepersonal mit Kundenkontakt (von verbalen Angriffen bis Körperverletzung) verursachen psychische und körperliche Belastungen für Mitarbeitende.
Eigener Geschäftsbereich	Negativ (potenziell, kurzfristig)	In einigen Berufsfeldern der BVG kann es zu negativen Auswirkungen auf die Gesundheit kommen, etwa in technischen Berufen auf den Betriebshöfen oder beim Fahrpersonal.

Aus den wesentlichen Auswirkungen im Thema Arbeitsbedingungen ergeben sich drei strategische Handlungsfelder für die BVG:

- a) **Arbeitszeit und Vereinbarkeit mit Berufs- und Privatleben**
- b) **Gesundheits- und Arbeitsschutz**
- c) **Sicherheit des Fahr- und Servicepersonals**

S1-1

6.3 Strategie

Strategie im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen der eigenen Belegschaft

a) Arbeitszeit und Vereinbarkeit mit Berufs- und Privatleben

Als Unternehmen, das seine Dienstleistungen an 365 Tagen im Jahr erbringt, ist sich die BVG der besonderen Herausforderungen bewusst, die sich für Beschäftigte mit familiären Aufgaben aus dem Spannungsfeld zwischen Beruf und Privatleben ergeben. Vor diesem Hintergrund verfolgt die BVG den Anspruch, ganzjährig familienbewusst zu handeln und flexibel auf veränderte Lebensumstände der Beschäftigten zu reagieren. Die BVG unterstützt ihre Beschäftigten dabei mit lebensphasenorientierten Angeboten, insbesondere in Bezug auf Elternschaft und Pflege.

Seit 2009 ist die BVG mit dem „audit berufundfamilie“ zertifiziert, das unter der Schirmherrschaft des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend steht. Das Audit dient der systematischen Weiterentwicklung familienbewusster Personalpolitik, der Sensibilisierung über alle Hierarchieebenen hinweg sowie der Identifikation betrieblicher Entwicklungspotenziale. Die erneute Zertifizierung im Jahr 2025 zum sechsten Mal in Folge bestätigt die konsequente Ausrichtung der Personalpolitik an den Bedürfnissen von Familien.

Führungskräfte nehmen bei der Umsetzung und Verankerung einer familienbewussten Unternehmenskultur eine zentrale Rolle ein. Um sie in dieser Verantwortung zu unterstützen, bietet die BVG regelmäßige Informationsveranstaltungen an und stellt relevante Informationen gebündelt zur Verfügung. Führungskräfte werden damit fortlaufend befähigt, ihre Mitarbeitenden zum Thema „Beruf und Familie“ zu informieren, bei der Umsetzung von Maßnahmen zu unterstützen und familienfreundliche Personalpolitik im Arbeitsalltag vorzuleben.

b) Gesundheits- und Arbeitsschutz

Die BVG verfolgt im Bereich Gesundheits- und Arbeitsschutz einen ganzheitlichen Ansatz, der sowohl die Sicherheit der Beschäftigten als auch die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben umfasst. Ziel ist es, sichere Arbeitsbedingungen zu gewährleisten und arbeitsbedingte Risiken systematisch zu minimieren.

Die Organisationseinheit „Arbeits-, Brand- und Umweltschutz“ verantwortet unter anderem die Entwicklung und Umsetzung von Konzepten zur Risikominimierung, führt Gefährdungsbeurteilungen durch und berät Beschäftigte sowie Führungskräfte bei der Gestaltung sicherer Arbeitsplätze. Zur Steuerung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes werden festgelegte Kennzahlen statistisch ausgewertet und ihre Entwicklung kontinuierlich beurteilt, um frühzeitig geeignete Maßnahmen ableiten zu können. Präventive Maßnahmen und regelmäßige Schulungen haben dabei einen hohen Stellenwert.

365
Tage im Jahr im
Einsatz für Berlin

Ergänzend zum Arbeitsschutz engagiert sich die BVG im Bereich der Gesundheitsförderung und bietet ihren Beschäftigten ein breites Spektrum an gesundheitsbezogenen Angeboten. Diese zielen darauf ab, das Wohlbefinden, die Gesundheit und die Leistungsfähigkeit der Mitarbeitenden zu fördern und langfristig zu erhalten.

Auch für Fremdfirmen, die auf Liegenschaften der BVG tätig sind, gelten verbindliche Sicherheitsvorgaben. Die BVG informiert externe Unternehmen über besondere Gefährdungen sowie über spezifische Schutzmaßnahmen, um Arbeitsunfälle und Gesundheitsrisiken zu vermeiden.

c) Sicherheit des Fahr- und Servicepersonals



Die BVG verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz zum Schutz der physischen und psychischen Gesundheit sowie der persönlichen Sicherheit ihres Fahr- und Servicepersonals. Übergriffe durch Fahrgäste oder Dritte – von verbalen Angriffen bis hin zu körperlicher Gewalt – stellen ein wesentliches Risiko für das Wohlbefinden der Mitarbeitenden dar und können zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen, Arbeitsunfähigkeit und langfristigen Belastungen führen.

Der Schutz vor Gewalt und Bedrohungssituationen ist daher integraler Bestandteil der Arbeits- und Gesundheitsschutzstrategie der BVG und eng mit den Grundsätzen von Respekt, Wertschätzung und einer klaren Null-Toleranz-Haltung gegenüber Gewalt verbunden. Die BVG ist sich bewusst, dass ein sicheres Arbeitsumfeld eine wesentliche Voraussetzung für die zuverlässige, kundenorientierte und qualitativ hochwertige Erbringung von Verkehrsleistungen ist.

Zur Umsetzung dieses Anspruchs setzt die BVG auf ein abgestimmtes Zusammenspiel aus präventiven, technischen, organisatorischen und unterstützenden Elementen sowie auf klare Reaktions- und Nachsorgeprozesse.

S1-4

6.4 Ziele

Ziele im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen der eigenen Belegschaft

Die BVG betrachtet ihre Beschäftigten als Herzstück des Unternehmens und als zentrale Treiber*innen einer nachhaltigen Mobilitätswende in Berlin. Auf Basis unserer strategischen Leitlinien setzen wir konkrete Ziele, um ein inklusives, chancengerechtes und gesundes Arbeitsumfeld zu fördern.

Diese Ziele spiegeln unseren Anspruch wider, die Unternehmenskultur kontinuierlich weiterzuentwickeln, Diskriminierung zu vermeiden, die Gesundheit und das Wohlbefinden der Mitarbeitenden zu stärken und alle Beschäftigten aktiv in die Gestaltung unserer gemeinsamen Werte einzubeziehen.

a) Arbeitszeit und Vereinbarkeit mit Berufs- und Privatleben

Ziel 1: Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben stärken

Die BVG stärkt die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben durch lebensphasenorientierte, familienfreundliche und flexible Arbeitsbedingungen.

- Schicht- und Arbeitszeitmodelle werden kontinuierlich angepasst, um die Vereinbarkeit von Beruf & Familie zu verbessern, insbesondere für Mitarbeitende im Fahrdienst.
- Die BVG fördert dauerhaft familienbedingte Auszeiten, Teilzeitarbeit, mobiles Arbeiten sowie flexible Arbeitszeitmodelle.

Ziel 2: Arbeitszeitsouveränität und bedarfsgerechte Arbeitszeitgestaltung weiterentwickeln

Die BVG entwickelt ihre Arbeitszeitgestaltung weiter, um individuelle Zeitsouveränität der Beschäftigten mit den betrieblichen Erfordernissen in Einklang zu bringen.

- Ziel ist es, praktikable und zukunftsfähige Modelle für die BVG zu entwickeln, die sowohl den unterschiedlichen Bedürfnissen der Beschäftigten gerecht werden als auch den betrieblichen Anforderungen entsprechen. Dabei bleibt die Arbeitszeitsouveränität ein zentraler Schwerpunkt. Im Fokus stehen flexible Lösungen, die individuelle Gestaltungsspielräume ermöglichen und zugleich einen verlässlichen Betrieb sicherstellen.
- Mit dem neuen Wahlmodell Urlaub setzt die BVG auf individuelle Wahlmöglichkeiten anstatt starrer Vorgaben. Beschäftigte können zukünftig – abhängig von ihrer jeweiligen Lebenssituation – zwischen zusätzlichem Urlaub oder einem höheren Gehalt wählen.

Ziel 3: Zeit- und ortsunabhängige Qualifizierung fördern

Die BVG ermöglicht zeit- und ortsunabhängiges Lernen zur besseren Vereinbarkeit von Arbeit, Privatleben und Qualifizierung.

„Unsere Beschäftigten sind das Herzstück der BVG.“

b) Gesundheits- und Arbeitsschutz

Ziel 4: Sichere und gesundheitsgerechte Arbeitsbedingungen gewährleisten

Die BVG gewährleistet sichere und gesundheitsgerechte Arbeitsbedingungen und reduziert arbeitsbedingte Risiken systematisch und kontinuierlich.

- Schaffung einer sicheren Arbeitsumgebung für alle Beschäftigten
- Stetige Verbesserung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes
- Sicherstellung der Einhaltung von Sicherheitsanforderungen, auch für Fremdfirmen

Ziel 5: Gesundheit, Wohlbefinden und Leistungsfähigkeit der Beschäftigten fördern

Die BVG fördert die ganzheitliche Gesundheit, das Wohlbefinden und die Leistungsfähigkeit der Beschäftigten durch präventive und unterstützende Angebote.

- Unterstützung der ganzheitlichen Gesundheit durch Gesundheitsangebote
- Prävention arbeitsbedingter gesundheitlicher Belastungen
- Förderung gesundheitsbewusster Lebensweisen, einschließlich Ernährung und Stressbewältigung

Ziel 6: Sicherheits- und gesundheitsrelevante Kompetenzen systematisch stärken

Die BVG stellt sicher, dass alle Beschäftigten über die notwendigen Fähigkeiten und Kenntnisse verfügen, um ihre Arbeit sicher und verlässlich auszuführen.

- Regelmäßige Qualifizierung und Sensibilisierung zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
- Unterstützung von Führungskräften bei der gesundheitsgerechten Gestaltung von Arbeitsbedingungen

c) Sicherheit des Fahr- und Servicepersonals

Ziel 7: Übergriffe auf Fahr- und Servicepersonal systematisch reduzieren und Folgen minimieren

Die BVG verfolgt das Ziel, Übergriffe auf Fahr- und Servicepersonal mit Kundenkontakt systematisch zu reduzieren und die physischen sowie psychischen Auswirkungen von Gewalt- und Bedrohungssituationen zu minimieren.

- Prävention von Gewalt- und Bedrohungssituationen im Kundenkontakt
- Minimierung gesundheitlicher Folgebelastungen infolge von Übergriffen
- Vermeidung von Fehlzeiten und langfristigen Beeinträchtigungen
- Konsequente Nachsorge nach Vorfällen

Ziel 8: Sicherheitsgefühl stärken und Vertrauen in Schutz- und Unterstützungsprozesse erhöhen

Die BVG stärkt das subjektive Sicherheitsgefühl der Mitarbeitenden und erhöht das Vertrauen in die bestehenden Schutz-, Melde-, Unterstützungs- und Nachsorgeprozesse.

- Transparente, einheitliche und wertschätzende Vorgehensweise im Umgang mit Übergriffen
- Klare Melde- und Reaktionsmechanismen
- Sichtbare und konsequent kommunizierte Null-Toleranz-Haltung gegenüber Gewalt
- Stärkung der Handlungssicherheit der Mitarbeitenden im Arbeitsalltag



„Sichere und gesundheitsgerechte Arbeitsbedingungen sind Grundlage unserer täglichen Arbeit.“

S1-3

6.5 Maßnahmen

Maßnahmen und Ressourcen im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen der eigenen Belegschaft

a) Arbeitszeit und Vereinbarkeit mit Berufs- und Privatleben



Zur Stärkung der Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben (Ziel 1), zur Weiterentwicklung einer bedarfsgerechten und souveränen Arbeitszeitgestaltung (Ziel 2) sowie zur Förderung zeit- und ortsunabhängiger Qualifizierung (Ziel 3) setzt die BVG folgende Maßnahmen um:

Unterstützung in familiären und pflegerischen Lebensphasen

- Regelmäßige Pflorgetreffen
- Schulungen von Gesundheitslotsen zum Thema Pflege
- Beratungs- und Unterstützungsangebote zu familiären und pflegerischen Themen
- Unterstützung bei der Rückkehr aus der Elternzeit
- Kooperation mit dem Großelterndienst e. V.

Familienfreundliche Rahmenbedingungen

- Kinder-Willkommensgeld in Höhe von 250 €
- Übertarifliche Regelung von vier Wochen bezahlter Freistellung vor Beginn des Mutterschutzes
- Familien-Events für Beschäftigte und deren Familien
- Veranstaltungsformate zum Thema Beruf und Familie

Führung und Information

- Regelmäßige Informationsangebote für Führungskräfte zum Thema Beruf und Familie
- Bereitstellung gebündelter Informationen zur Unterstützung der Mitarbeitenden

Flexible Arbeitsorganisation

- Flexible Arbeitszeitmodelle (Teilzeit, Gleitzeit, mobiles Arbeiten)

Schicht- und Dienstplanung

- Einführung einer automatisierten personenbezogenen Dienstreihenfolge auf allen Betriebshöfen zur Ermöglichung von Wunschdiensten und zur Begrenzung von Überstunden
- Kontinuierliche Anpassung und Optimierung von Schichtplanungsmodellen ab 2026, insbesondere für fahrdienstnahe Bereiche

Führungskräfteentwicklung

- Integration des Bausteins „Familien- und lebensphasenbewusstes Führen“ in das Basisprofil für Führungskräfte

b) Gesundheits- und Arbeitsschutz

Zur Gewährleistung sicherer und gesundheitsgerechter Arbeitsbedingungen (Ziel 4), zur Förderung von Gesundheit, Wohlbefinden und Leistungsfähigkeit (Ziel 5) sowie zur Stärkung sicherheits- und gesundheitsrelevanter Kompetenzen (Ziel 6) setzt die BVG folgende Maßnahmen um:

Arbeitssicherheit und Sensibilisierung

- Durchführung von Gefährdungsbeurteilungen
- Beratung von Beschäftigten und Führungskräften zur Gestaltung sicherer Arbeitsbedingungen
- Regelmäßige verpflichtende Schulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
- Selbstentwickelter Stolperparcours zur Sensibilisierung für Gefahren auf Dienst- und Arbeitswegen

Psychosoziale Unterstützung im Arbeitskontext

- Psychosoziale Beratung, z. B. nach Unfällen oder Übergriffen im Dienst

Sicherheitsanforderungen für Fremdfirmen

- Information externer Unternehmen über besondere Gefährdungen und spezifische Sicherheitsmaßnahmen auf BVG-Liegenschaften

Prävention und Gesundheitsförderung

- Zugang zu einem Gesundheitsportal inklusive Budget, z. B. für Sportkurse oder Massagen
- Gesundheitstage
- Präventionsangebote, z. B. zu gesunder Ernährung und Stressbewältigung
- Kostenlose Gripeschutzimpfungen

Beratung und individuelle Unterstützung

- Individuelle Gesundheitsberatung
- Unterstützung im Umgang mit Krankheit (bspw. durch Organisation von Informationsveranstaltungen zu Pflege von Angehörigen)
- Sozialberatung

c) Sicherheit des Fahr- und Servicepersonals

Zur systematischen Reduzierung von Übergriffen auf Fahr- und Servicepersonal (Ziel 7) sowie zur Stärkung des Sicherheitsgefühls und des Vertrauens der Mitarbeitenden in die Schutz-, Melde-, Unterstützungs- und Nachsorgeprozesse (Ziel 8) setzt die BVG folgende Maßnahmen um:

Prävention und Qualifizierung

- Regelmäßige Schulungen zu Deeskalation, Konfliktmanagement und Selbstschutz
- Sensibilisierung für potenziell eskalierende Situationen

Technische und organisatorische Sicherheitsmaßnahmen

- Einsatz von Videoüberwachung, Notruf- und Alarmsystemen
- Bauliche Schutzvorrichtungen in Fahrzeugen und Betriebsanlagen
- Zusammenarbeit mit externen Sicherheitsdiensten und zuständigen Behörden an bekannten Konflikt- und Belastungsschwerpunkten

Organisatorische Prozesse und Reaktionsmechanismen

- Klare Melde- und Reaktionsprozesse für Übergriffe
- Regelmäßige Überprüfung und Weiterentwicklung der bestehenden Maßnahmen

Unterstützung und Nachsorge

- Zeitnahe psychosoziale Unterstützung und arbeitsmedizinische Betreuung für betroffene Mitarbeitende
- Strukturierte Nachsorgeangebote zur Prävention gesundheitlicher Folgebelastrungen

Kommunikation und Haltung

- Kontinuierliche interne und externe Kommunikation der Null-Toleranz-Haltung gegenüber Gewalt und Aggression
- Awareness-Maßnahmen zur Stärkung des subjektiven Sicherheitsgefühls im Arbeitsalltag





6.6 Kennzahlen

S1-7 Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog

Die Tarifbindung liegt mit 99 % auf sehr hohem Niveau; 1 % der Beschäftigten fallen nicht unter tarifvertragliche Regelungen, diese sind ausschließlich Führungskräfte.

S1-13 Parameter für Gesundheitsschutz

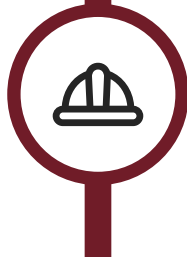
Im Berichtsjahr 2025 wurden insgesamt 629 meldepflichtige arbeitsbedingte Verletzungen mit einer Ausfallzeit von mindestens drei Tagen verzeichnet. Dies stellt einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr 2024 dar, in dem 689 Fälle gemeldet wurden.

Die daraus berechnete Verletzungsrate (basierend auf der definierten Berechnungsgrundlage) sank von 35 im Jahr 2024 auf 31 im Jahr 2025.

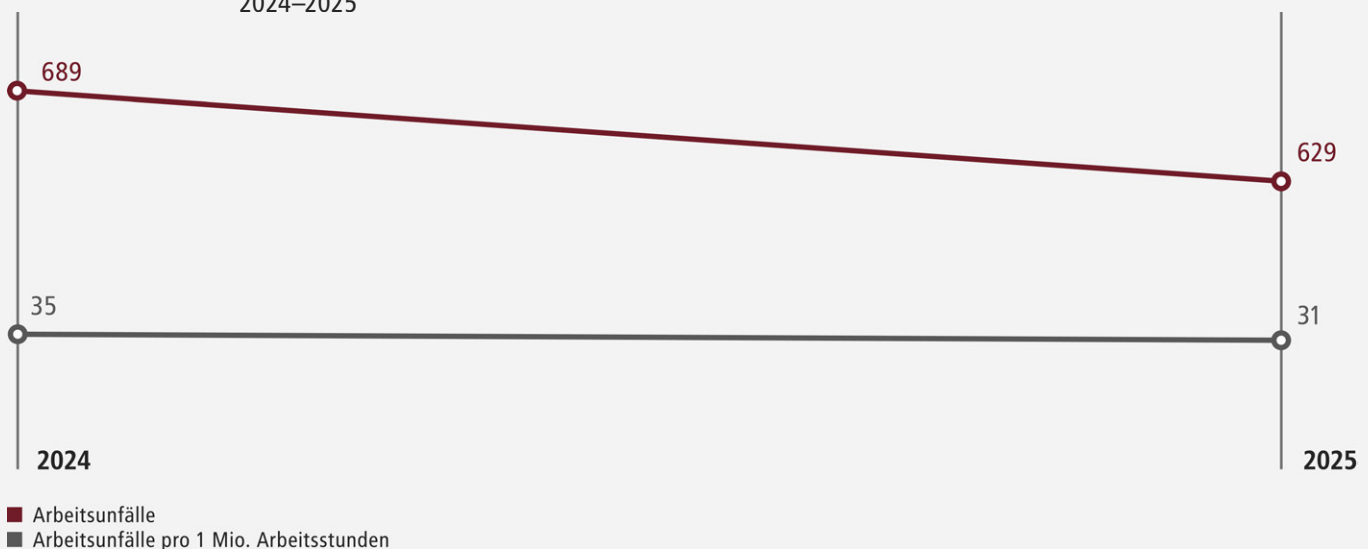
Dieser Rückgang zeigt die Wirksamkeit der laufenden Maßnahmen zur Arbeitssicherheit. Das Unternehmen überprüft regelmäßig Sicherheitsprogramme, führt gezielte Schulungen durch und analysiert Unfallursachen systematisch, um die Zahl meldepflichtiger Verletzungen weiter zu reduzieren.

Für den Schutz der Beschäftigten (eigene sowie im Auftrag der BVG tätige Mitarbeitende) wird die Anzahl der Delikte gegenüber Beschäftigten, differenziert nach Tatbeständen (z. B. Beleidigung, Bedrohung, Körperverletzung), erfasst.

Im Jahr 2024 wurden insgesamt 327 Delikte gegenüber Beschäftigten (eigene sowie im Auftrag der BVG tätige) nach Tatbeständen registriert.



Arbeitsunfälle 2024–2025



S1-14

Parameter für die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben

Die BVG fördert ihre Mitarbeitenden dabei, berufliche Entwicklung, persönliche Lebensgestaltung und private Ziele in Einklang zu bringen. Dafür setzen wir auf flexible Arbeitszeiten – soweit es die gesetzlichen Vorgaben erlauben – und schaffen so Raum für individuelle Vereinbarungen.

Bei der BVG arbeiten rund 24 % der Beschäftigten in Teilzeit. Damit ermöglichen wir vielen Mitarbeitenden, Beruf und Privatleben besser miteinander zu vereinbaren. Flexible Arbeitsmodelle sind für uns ein wichtiger Baustein einer modernen und attraktiven Arbeitswelt.



„Wir unterstützen unsere Mitarbeitenden dabei, Beruf und Privatleben in Einklang zu bringen.“

7 Gleichbehandlung und Chancengleichheit

Chancengleichheit

ESRS S1

Dieses Kapitel behandelt die Verantwortung der BVG in Bezug auf Gleichbehandlung, Chancengleichheit und Vielfalt innerhalb der eigenen Belegschaft. Im Fokus stehen insbesondere die Gleichstellung der Geschlechter sowie der respektvolle und diskriminierungsfreie Umgang mit Vielfalt. Ziel ist es, ein faires, inklusives und wertschätzendes Arbeitsumfeld zu fördern, das die Grundlage für eine vielfältige und leistungsfähige Belegschaft bildet.

„Vielfalt und Chancengleichheit werden aktiv gestaltet.“

S1-2

7.1 Einbindung betroffener Personen

Verfahren zur Einbeziehung der eigenen Belegschaft in Bezug auf Auswirkungen

Die BVG bezieht ihre eigene Belegschaft systematisch in Fragen der Vielfalt, Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit ein. Ein zentrales Element hierfür ist die gesetzlich verankerte Arbeitnehmervertretung, die unterschiedliche Beschäftigtengruppen repräsentiert und deren Interessen in betriebliche Entscheidungsprozesse einbringt.

Zur gezielten Wahrung der Gleichstellung der Geschlechter ist bei der BVG die Frauenvertretung etabliert, die sich insbesondere für die Förderung von Chancengleichheit, die Vermeidung von Benachteiligungen sowie für gleichstellungsrelevante Belange von Frauen im Unternehmen einsetzt.

Ergänzend hierzu ist bei der BVG ein zentrales Diversity Management etabliert, welches Maßnahmen zur Förderung

von Vielfalt und Inklusion koordiniert, weiterentwickelt und als Ansprechpartner für entsprechende Themen fungiert. Mit verschiedenen Arbeitsgruppen sowie der etablierten AGG-Beschwerdestelle, dem internen Antidiskriminierungsteam im Kund*innen-Dialog und der betrieblichen Sozialberatung erweitert die BVG die Perspektive und schafft Strukturen, die als zentrale Anlaufstellen für Beschäftigte dienen und (neben Kund*innen) die Beschäftigten wirksam vor Benachteiligung schützen.

Weitere Informationen zu Verfahren, Instrumenten und Kanälen zur Einbindung der eigenen Belegschaft, einschließlich der Arbeitnehmervertretungen, Befragungen und Beschwerdemechanismen, sind in Kapitel 6.1 dargestellt.

ichheit

S1 SBM-3

7.2 Wesentlichkeit

Wesentliche Auswirkungen der BVG auf Mensch und Umwelt

Wertschöpfungskette	Art der Auswirkungen	Beschreibung
Eigener Geschäftsbereich	Negativ (tatsächlich, kurzfristig)	Potenzielle Fälle von Geschlechterdiskriminierung, etwa bei Bezahlung oder Aufstiegschancen, könnten sich negativ auf Zufriedenheit, Produktivität und die Arbeitgebermarke der Berliner Verkehrsbetriebe auswirken.
Eigener Geschäftsbereich	Negativ (tatsächlich, kurzfristig)	Mögliche Unterschiede in der Behandlung können in Einzelfällen zu Benachteiligungen führen. Diskriminierung, etwa aufgrund sexueller Orientierung, Religion, Herkunft oder Geschlecht, kann vereinzelt auftreten und soziale Nachteile mit sich bringen.



Aus den wesentlichen Auswirkungen im Thema Gleichbehandlung und Chancengleichheit ergeben sich zwei strategische Handlungsfelder für die BVG:

- a) Vielfalt
- b) Gleichstellung der Geschlechter

S1-1

7.3 Strategie

Strategie im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle

a) Vielfalt

Die BVG erfüllt eine zentrale Funktion in der vielfältigen, von innerdeutscher Geschichte und Migration geprägten Metropole Berlin. Die Vielfalt der Stadtgesellschaft spiegelt sich auch im Unternehmen wider.

Diversität ist für uns kein Projekt, sondern eine Grundhaltung, die mit der Unterzeichnung der Charta der Vielfalt bereits 2009 bekräftigt wurde.

Zur Prävention von Diskriminierung sowie zur Stärkung sozialer Gerechtigkeit und Vielfalt verfolgt die BVG das Ziel, chancengerechte Strukturen im Unternehmen zu schaffen und bestehende Ungleichbehandlungen systematisch zu identifizieren und abzubauen. Dabei werden persönliche, gesellschaftliche und organisationale Barrieren berücksichtigt.

In der BVG wird das Thema Vielfalt aus zwei strategischen Perspektiven betrachtet: Zum einen wird Chancengerechtigkeit im Unternehmen gestärkt und Diskriminierung aktiv entgegengewirkt. Niemand soll aufgrund einer oder mehrerer Diversity-Dimensionen benachteiligt werden.

Die BVG als Arbeitsstätte, Partnerin und Dienstleisterin soll für alle Menschen ein sicherer Ort sein, an dem sie Schutz von Diskriminierung erfahren. Zweitens möchten wir Vielfalt im Unternehmen aktiv fördern. Vielfältige Lebensentwürfe und Erfahrungen helfen uns dabei, unseren Auftrag für die Berliner Stadtgesellschaft zu erfüllen. Außerdem erhöht Vielfalt im Unternehmen unsere Attraktivität als Arbeitgeberin, unsere Innovationskraft und Effektivität. Die BVG zeigt durch konkrete Maßnahmen, strategische Ziele und ein starkes Engagement in der Praxis, dass sie Gleichbehandlung, Chancengleichheit und Frauenförderung ernst nimmt. Mit einem klaren Fokus auf Diversität und Inklusion stellen wir sicher, dass alle Beschäftigten gleiche Chancen und Unterstützung erhalten.

b) Gleichstellung der Geschlechter

Die BVG hat den Anspruch chancengleiche Rahmenbedingungen für alle Geschlechter zu schaffen und Gleichbehandlung auf allen Ebenen des Unternehmens systematisch zu verankern. Zentrales Element der Strategie ist die faire und transparente Ausgestaltung von Führungs-, Entwicklungs- und Arbeitsbedingungen. Durch verbindliche Zielsetzungen, gezielte Personalentwicklung und gleichberechtigte Förderung wird der Zugang zu Leitungsfunktionen strukturell verbessert. Ergänzend stärkt die BVG-Information und Kommunikation zur Gleichstellung und entwickelt flexible Arbeitsmodelle kontinuierlich weiter, um unterschiedlichen Lebenssituationen gerecht zu werden und die Vereinbarkeit von Beruf und privaten Verpflichtungen zu unterstützen.



S1-4

7.4 Ziele

Ziele im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle

a) Vielfalt

Ziel 1: Inklusiv Unternehmenskultur stärken

Die BVG stärkt eine werte-, sinnorientierte und inklusive Unternehmenskultur, in der sich alle Beschäftigten als wertvoller Teil des Teams BVG verstehen, akzeptiert fühlen und die Werte Mut, Respekt, Zusammenarbeit, Zielorientierung und Abstimmung leben.

- Sichtbare Förderung von Vielfalt in Kommunikation, Austausch und Vernetzung
- Stärkung einer Kultur der Wertschätzung und Zugehörigkeit
- Förderung des unternehmensweiten Dialogs zu Vielfalt und Inklusion

Ziel 2: Diskriminierungsfreie Prozesse und Handlungssicherheit gewährleisten

Die BVG stellt transparente, diskriminierungsfreie Auswahl- und Entscheidungsprozesse sicher und stärkt die Handlungssicherheit der Beschäftigten im Umgang mit Diskriminierung.

- Diskriminierungsfreie Auswahl- und Entscheidungsprozesse unabhängig von Geschlecht, Herkunft, sexueller Orientierung, Religion, Behinderung oder anderen Diversitätsdimensionen
- Sicherstellung, dass Beschäftigte wissen, an wen sie sich im Fall von Diskriminierung wenden können
- Etablierung klarer und zugänglicher Anlauf- und Unterstützungsstrukturen

Ziel 3: Inklusion und Teilhabe am Arbeitsleben systematisch fördern

Die BVG fördert die gleichberechtigte Teilhabe aller Beschäftigten am Arbeitsleben und gestaltet Rahmenbedingungen inklusiv und bedarfsgerecht.

- Berücksichtigung unterschiedlicher kultureller, religiöser und gesundheitlicher Bedürfnisse in Arbeitsumgebung und Infrastruktur
- Systematische Umsetzung von Inklusion am Arbeitsleben, z. B. durch Programme, Kooperationen mit Berufsbildungswerken und Weiterbeschäftigung von Beschäftigten, die nicht mehr in ihrem ursprünglichen Beruf tätig sein können



b) Gleichstellung der Geschlechter

Ziel 4: Gleichstellung der Geschlechter strukturell verankern

Die BVG verankert die Gleichstellung der Geschlechter systematisch in ihren Strukturen, Prozessen und Zielvereinbarungen.

- Umsetzung einer definierten Frauenquote, u. a. durch Verankerung in den Zielvereinbarungen außertariflicher Führungskräfte
- Sicherstellung gleichberechtigter Förderung aller Mitarbeitenden
- Integration von Gleichstellung als Bestandteil der Unternehmenskultur

Ziel 5: Frauenanteil in Führungs- und Leitungspositionen erhöhen

Die BVG steigert den Frauenanteil auf Leitungs- und Führungsebenen durch gezielte Personalgewinnungs- und Personalentwicklungsmaßnahmen.

- Gezielte Förderung und Entwicklung weiblicher Beschäftigter
- Vorrangige Berücksichtigung von Frauen bei gleicher Eignung in Bereichen, in denen sie unterrepräsentiert sind
- Frühzeitige Ansprache von Mädchen und Frauen für technische und operative Berufsbilder

Ziel 6: Bewusstsein für Gleichstellung stärken und individuelle Vereinbarkeit unterstützen

Die BVG stärkt das Bewusstsein für Gleichstellung der Geschlechter und entwickelt flexible, anlassbezogene Arbeitsbedingungen zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben kontinuierlich weiter.

- Verbesserung von Information, Kommunikation und Bewusstseinsbildung zu Gleichstellung
- Weiterentwicklung individueller und anlassbezogener Flexibilisierung von Arbeitsbedingungen, z. B. bei Betreuung von Kindern oder Angehörigen



S1-3

7.5 Maßnahmen

Maßnahmen und Ressourcen im Zusammenhang Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle

Mit dem betrieblichen Diversity Management fördert die BVG die Vielfalt ihrer Belegschaft und entwickelt diese kontinuierlich weiter. Dabei verfolgt die BVG einen intersektionalen Ansatz, der alle Diversitätsdimensionen unter Berücksichtigung möglicher Mehrfachzugehörigkeiten einbezieht. Die Maßnahmen zur Förderung von Vielfalt und zur Beseitigung von Diskriminierung werden als gemeinsame strukturelle Aufgabe verstanden und bilden ein ganzheitliches Maßnahmenpaket zur Stärkung einer inklusiven Unternehmenskultur.

a) Vielfalt

Zur Erreichung der Ziele zur Stärkung einer inklusiven Unternehmenskultur (Ziel 1), zur Sicherstellung diskriminierungsfreier Prozesse (Ziel 2) sowie zur Förderung von Inklusion und Teilhabe am Arbeitsleben (Ziel 3) setzt die BVG folgende Maßnahmen um:

Governance und Steuerung des Diversity Managements

- Betriebliches Diversity Management zur kontinuierlichen Weiterentwicklung von Vielfalt in der Belegschaft
- Betrachtung der Förderung von Vielfalt und der Beseitigung von Diskriminierung als gemeinsame strukturelle Aufgabe

Partizipative Arbeitsstrukturen

- Einrichtung von zwei Arbeitsgruppen zur Förderung von Vielfalt und Antidiskriminierung
- Arbeitsgruppe „Diversity“ und Arbeitsgruppe Antidiskriminierung mit Ansprechpersonen aus verschiedenen Unternehmensbereichen
- Sicherstellung vielfältiger Perspektiven und Expertisen durch bereichsübergreifende Zusammensetzung

Bedarfsgerechte Maßnahmenplanung

- Partizipative Erarbeitung von Maßnahmen (von und mit dem Diversity Management) im Rahmen der jährlichen Planung
- Orientierung an den konkreten Bedürfnissen der Mitarbeitenden
- Berücksichtigung unterschiedlicher Anforderungen und Rahmenbedingungen der einzelnen Berufsgruppen

Sensibilisierung, Kommunikation und Sichtbarkeit von Vielfalt

- Gendersensible Kommunikation nach innen und außen
- Teilnahme am Christopher Street Day (CSD) und am Lesbisch-Schwulen-Stadtfest
- Sichtbares Bekenntnis zur Vielfalt durch das Hissen/Zeigen der Regenbogenflagge
- Diversity-Kochbuch

Förderung von Austausch, Vernetzung und kultureller Vielfalt

- Netzwerke zur Förderung von Austausch, Vernetzung und Sensibilisierung, u. a. Netzwerk der Kulturen, Regenbogen-Netzwerk, Frauennetzwerk und Corporate Influencer-Programm

Religiöse, kulturelle und gesundheitliche Rahmenbedingungen

- Sozialräume zum Beten
- Berücksichtigung religionsspezifischer Essgewohnheiten in Kantinen und Mitarbeitendenrestaurants
- Fitnessräume auf BVG-Liegenschaften

Inklusion und Teilhabe am Arbeitsleben

- Kooperation mit dem Annedore-Leber-Berufsbildungswerk
- Regelmäßige Teilnahme am Aktionstag „Schichtwechsel“
- Weiterbeschäftigung von Mitarbeitenden, die nicht mehr in ihrem ursprünglichen Beruf tätig sein können, sowie Vermittlung fahrdienstuntauglicher Mitarbeitender

Für ihren Einsatz zum Thema Vielfalt wurde die BVG 2016 mit dem Max-Spohr Preis ausgezeichnet. 2025 hat sie den ersten Preis beim „Gemeinsam Preis 2025 – Diversity Lab“ gewonnen. Dieser wurde von der Internationalen Gesellschaft für Diversity Management (idm) in Kooperation mit dem Diversity Lab vergeben.

b) Gleichstellung der Geschlechter

Die BVG fördert die Gleichstellung der Geschlechter als integralen Bestandteil ihrer Unternehmenskultur. Hierzu wurde neben der AG Diversity die AG Antidiskriminierung eingerichtet, in der das Diversity Management, die AGG-Beschwerdestelle, das Compliance Office und die betriebliche Sozialberatung zusammenarbeiten. Ziel ist die Entwicklung präventiver Maßnahmen sowie die interdisziplinäre Bearbeitung konkreter Fälle.

Der Ansatz der BVG geht über die rein rechtliche Perspektive hinaus: Diskriminierung wird nicht nur juristisch bewertet, sondern auch hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf psychische Gesundheit und das Wohlbefinden der Betroffenen betrachtet. Auf dieser Basis bietet die BVG gezielte Unterstützung, um eine diskriminierungsfreie und wertschätzende Unternehmenskultur nachhaltig zu stärken.

Ein weiterer Bestandteil der AG Antidiskriminierung ist das interne Antidiskriminierungsteam im Kund*innen-Dialog, das eingehende Meldungen von Diskriminierung sorgfältig bearbeitet. Damit werden sowohl Mitarbeitende als auch Kund*innen geschützt und Strukturen geschaffen, die Diskriminierung wirksam vorbeugen.

Darüber hinaus setzt die BVG zur strukturellen Verankerung von Gleichstellung (Ziel 4), zur Erhöhung des Frauenanteils in Führungspositionen (Ziel 5) sowie zur Stärkung von Bewusstsein und Vereinbarkeit (Ziel 6) folgende konkrete Maßnahmen um:

Strukturelle Verankerung von Gleichstellung

- Frauenförderplan gemäß § 4 Berliner Landesgleichstellungsgesetz
- Verankerung von Quoten in Zielvereinbarungen der Führungskräfte

Gewinnung, Entwicklung und Förderung von Frauen

- WIN-Programm („Weibliche Talente IN die BVG bringen“)
- Gezielte Ansprache und Ausbildung von Frauen
- Geschlechtersensible Sprache und Bildsprache in Stellenausschreibungen
- Spezielle Fort- und Weiterbildungsprogramme für weibliche Beschäftigte
- Mentoring-Programme für Frauen

Frühe Ansprache, Austausch und Bewusstseinsbildung

- „Girl's Day“ als Schnuppertag für Mädchen ab der 5. Klasse
- Jährlich stattfindende Gleichstellungskonferenz der BVG Frauennetzwerk zur Förderung von Austausch

Prävention sexueller Belästigung

- Einrichtung der Arbeitsgruppe gegen sexuelle Belästigung
- Vertrauliche Begleitung von Fällen durch die betriebliche Sozialberatung
- Unterstützung Betroffener zur Sicherstellung eines sicheren und respektvollen Arbeitsumfelds

7.6 Kennzahlen

S1-5

Merkmale der Beschäftigten des Unternehmens

Anzahl der Beschäftigten nach Geschlecht

	Personalbestand (FTE)*	Personalbestand (Personenanzahl)**
Männlich	10.972	11.180
Weiblich	2.921	3.056
Divers	4	4
Keine Angaben	21	21
Gesamtzahl der Beschäftigten	13.918	14.261

Stichtag: 31.12.2025

* Angabe ohne EU-Rente, ATZ und Auszubildende

** Angabe ohne EU-Rente, ATZ und Auszubildende

Anzahl der Beschäftigten nach Art des Vertrags, aufgeschlüsselt nach Geschlecht (in FTE)

	Weiblich	Männlich	Sonstige***	Keine Angaben	Insgesamt
Gesamtanzahl Personalbestand****	3.056	11.180	4	21	14.261
<i>davon: Zahl der dauerhaft Beschäftigten</i>	<i>2.927</i>	<i>10.471</i>	<i>4</i>	<i>20</i>	<i>13.422</i>
<i>davon: Zahl der befristet Beschäftigten</i>	<i>129</i>	<i>709</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>839</i>

Stichtag: 31.12.2025

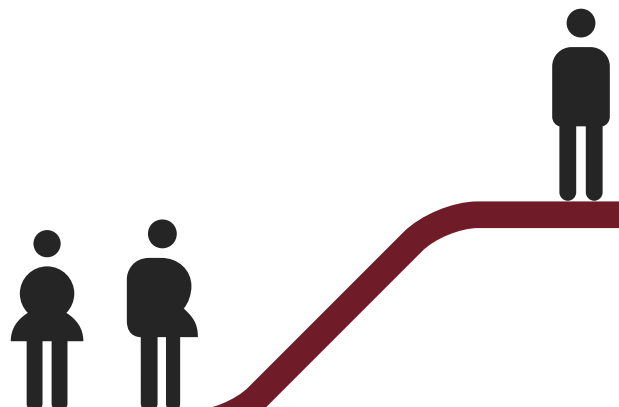
*** Geschlecht gemäß den eigenen Angaben der Beschäftigten.

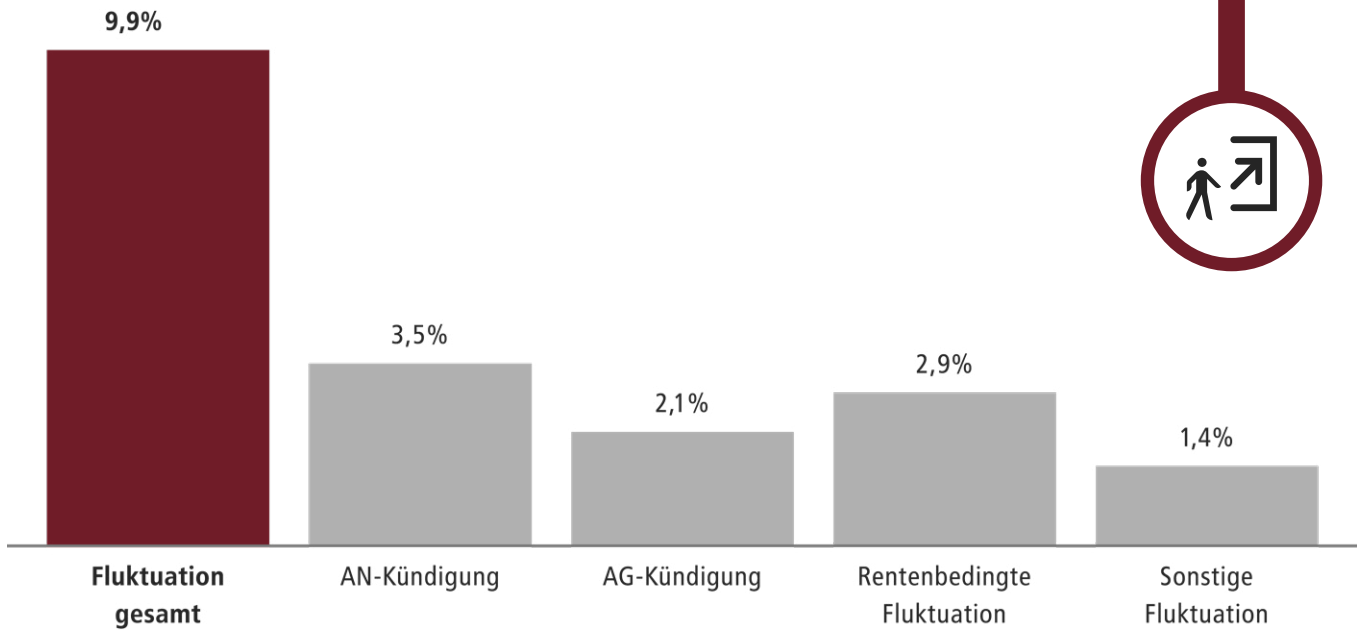
**** Angabe ohne EU-Rente, ATZ und Auszubildende

Mitarbeiter*innenfluktuation

Im Berichtsjahr 2025 lag die Gesamtflyktuationsquote der BVG bei 9,9 %.

Die Fluktuation bewegt sich damit in einem für personal-intensive Verkehrsunternehmen branchenüblichen Rahmen. Die Kennzahl wird im Rahmen der strategischen Personalsteuerung kontinuierlich analysiert, um die langfristige Bindung von Fachkräften weiter zu stärken.

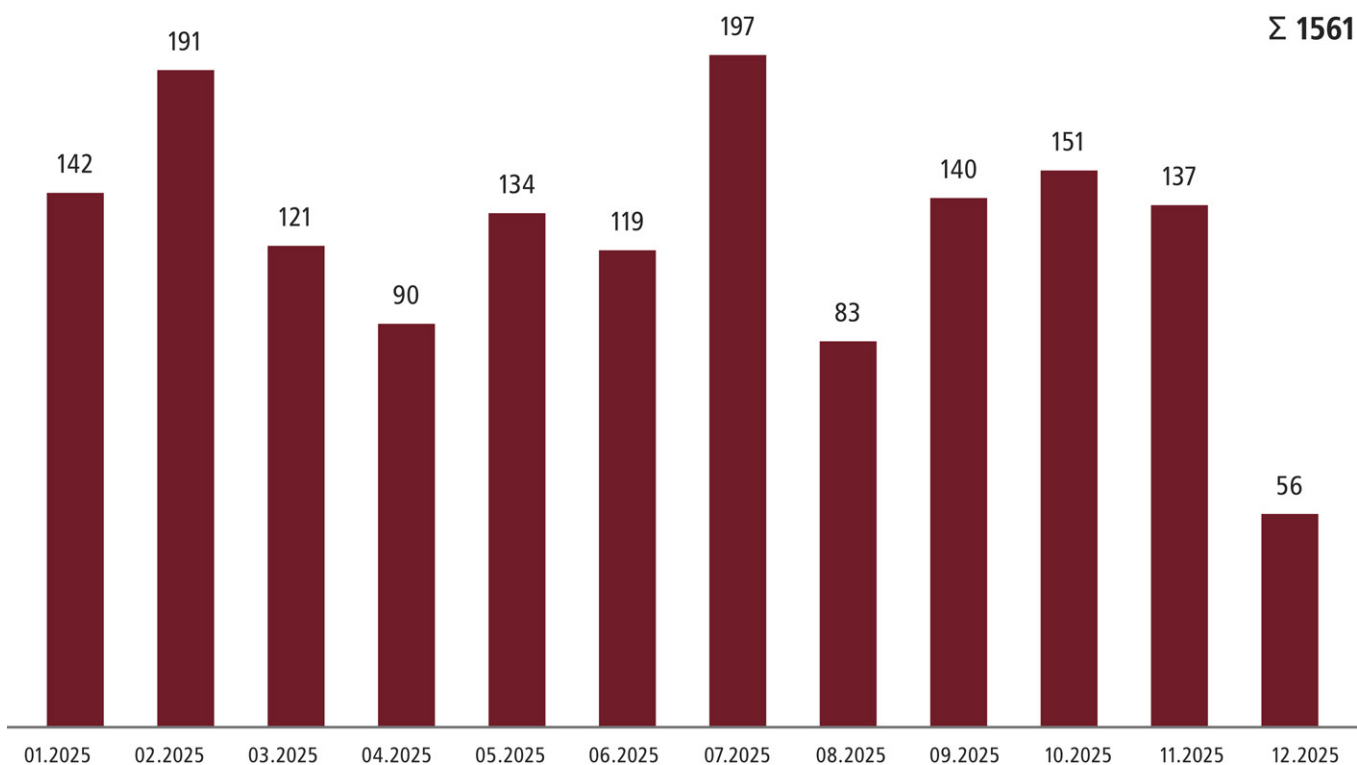




Anzahl der Neueinstellungen (Neubeschäftigte)



Im Jahr 2025 konnte die BVG insgesamt 1.561 neue Mitarbeitende einstellen. Dieser Wert verdeutlicht nicht nur die Attraktivität der BVG als Arbeitgeberin, sondern auch die Wirksamkeit ihrer Personal- und Arbeitgeberstrategien. Die hohen Neueinstellungszahlen spiegeln die guten Arbeitsbedingungen, ein unterstützendes Arbeitsumfeld und die Bemühungen um langfristige Fachkräftebindung wider.



S1-6

Merkmale der Nicht-Beschäftigten des Unternehmens

Im Berichtsjahr 2025 beschäftigte die BVG durchschnittlich 19 Zeitarbeitskräfte (Vorjahr: 37).

Die Inanspruchnahme von Zeitarbeit hat für die BVG insgesamt eine geringe strategische Bedeutung und dient ausschließlich der temporären Abdeckung kurzfristiger Personalbedarfe. Der deutliche Rückgang gegenüber dem Vorjahr unterstreicht die Ausrichtung der BVG auf eine nachhaltige Personalplanung mit einem klaren Fokus auf die Stammbesellschaft und langfristige Beschäftigungsverhältnisse.

S1-8

Diversitätsparameter

Anzahl der Beschäftigten in den Führungsebenen nach Geschlecht

	Personenzahl	in %
Männlich	401	74,3
Weiblich	138	25,6
Divers	1	0,2
Gesamt	540	100,0

Stichtag: 31.12.2025

Anteil von Frauen und Männern in den Führungsebenen

Führungsebene	Anteil (%) Frauen	Anteil (%) Männer	Anteil (%) Divers
1	50 %	50 %	
2	30,8 %	69,2 %	
3	39,4 %	60,6 %	
4	30,7 %	68,6 %	0,7 %
5	19,7 %	80,3 %	

Stichtag: 31.12.2025

Zur Nachwuchskräfteentwicklung wird in der BVG u. a. das Förderprogramm JUMP durchgeführt, in dessen Rahmen für Teilnehmerinnen ein gesondertes Seminar zum Thema Frauenförderung angeboten wird. JUMP-Teilnehmende nehmen an Mentoring (aus einem Netzwerk von Führungskräften der BVG), Praxistagen und einem eintägigen Job Shadowing (Beobachten einer Führungskraft in ihrem Führungsalltag) teil.

Anteil der Frauen in Führungspositionen in %

	31.12.2025	31.12.2024
Anteil von Frauen in Führungspositionen* (gesamt)	25,6 %	26,5 %

* ohne Aufsichtsrat

Wir sorgen für ein Arbeitsumfeld, das eine erfolgreiche, generationsübergreifende und lebensphasenorientierte

Zusammenarbeit ermöglicht. So wollen wir die Chancen nutzen, die sich durch die Kombination unterschiedlicher Erfahrungen, Kompetenzen und Perspektiven der verschiedenen Altersgruppen ergeben.

Anzahl der Beschäftigten nach Altersgruppen

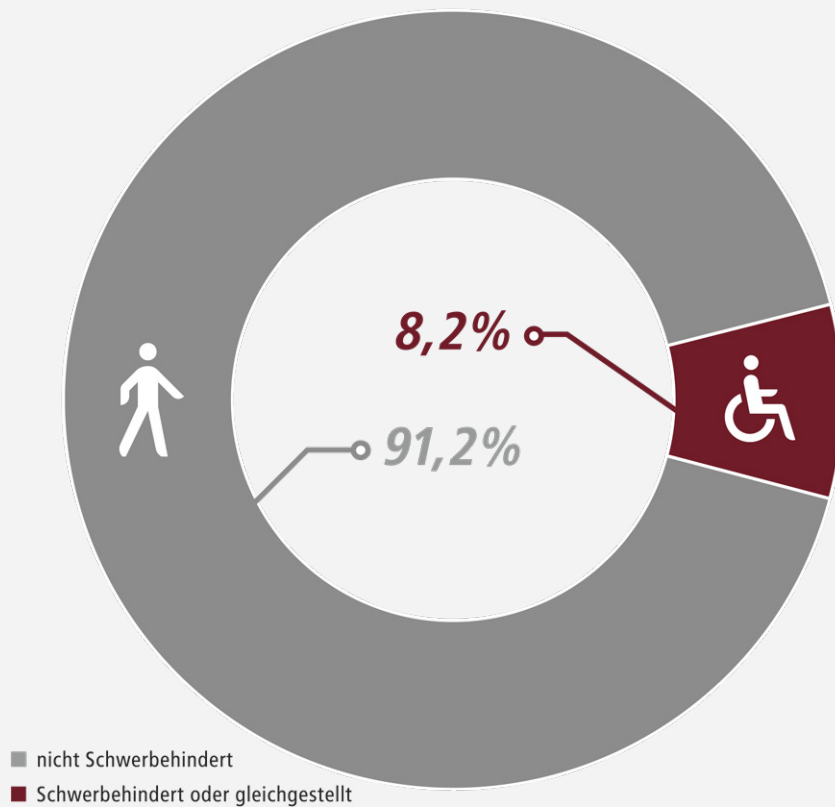
	Personenzahl	in %
Unter 30 Jahre	1.422	10,0
30 bis 49 Jahre	6.439	45,1
Über 50 Jahre	6.401	44,9
Gesamt	14.261	100,0

Stichtag: 31.12.2025

S1-11

Menschen mit Behinderungen

Anteil und Integration von Mitarbeitenden mit Behinderung



8,2 % unserer Belegschaft sind schwerbehindert (oder gleichgestellt). Wir fördern ihre Integration durch barrierefreie Arbeitsplätze, individuelle Unterstützung und die gezielte Förderung von Potenzialen. So schaffen wir ein inklusives Arbeitsumfeld, das Teilhabe ermöglicht und gleichzeitig die Vielfalt und Leistungsfähigkeit unseres Unternehmens stärkt.

S1-12

Indikatoren für Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen

Im Berichtsjahr 2025 hat die BVG zur gezielten Förderung der fachlichen und persönlichen Kompetenzen ihrer Beschäftigten insgesamt 5.452 Weiterbildungsmaßnahmen durchgeführt.

An diesen Maßnahmen nahmen insgesamt 3.687 Männer (67,6 %) und 1.765 Frauen (32,4 %) teil. Die Teilnahmequote von Frauen liegt damit über dem durchschnittlichen Frauenanteil an der Gesamtbelegschaft der BVG. Dies unterstreicht das kontinuierliche Engagement der BVG, den Zugang zu Aus- und Weiterbildungsangeboten geschlechtergerecht zu gestalten und insbesondere die berufliche Entwicklung von Frauen gezielt zu fördern.

Die Weiterbildungsmaßnahmen umfassten fachliche Qualifizierungen, sicherheitsrelevante Schulungen sowie Angebote zur Stärkung von Führungs-, Digital- und Zukunftskompetenzen. Die geschlechterspezifische Auswertung der Teilnahmequoten erfolgt im Rahmen der CSRD-Berichterstattung und dient als Grundlage für eine datenbasierte Weiterentwicklung der Maßnahmen zur Förderung von Chancengleichheit.



S1-15

Vergütungskennzahlen

-7,7 %
Gender Pay Gap

Der unbereinigte Gender Pay Gap liegt bei der BVG bei -7,7 %. Das bedeutet, dass Frauen im Durchschnitt mehr verdienen als Männer. Diese Kennzahl ist insbesondere auf die Beschäftigtenstruktur im Unternehmen zurückzuführen. So arbeiten im Fahrbetrieb – in dem überwiegend Männer tätig sind – viele Beschäftigte in niedrigeren Entgeltstufen. Dadurch ergibt sich im Gesamtdurchschnitt eine höhere Vergütung für Frauen.



8 *Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette*

ESRS S2

Als kommunales Verkehrsunternehmen ist die BVG in vielfältige, global verzweigte Liefer- und Wertschöpfungsketten eingebunden – etwa im Fahrzeugbau, bei Bau- und Infrastrukturprojekten, im Bereich Reinigung, Sicherheit oder IT. Arbeitskräfte in diesen Wertschöpfungsstufen leisten einen wesentlichen Beitrag zur Erbringung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Vor diesem Hintergrund trägt die BVG Verantwortung dafür, menschenrechtliche Risiken entlang ihrer Wertschöpfungskette angemessen und risikobasiert zu adressieren. Die Achtung und Förderung der Menschenrechte ist daher ein zentraler Bestandteil unternehmerischer Sorgfalt. Diesen Anspruch verankert die BVG in ihren Beschaffungs- und Steuerungsprozessen und erwartet ihn gleichermaßen von ihren Geschäftspartnern und Liefernden.

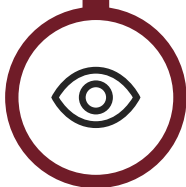
S2-2

8.1 Einbindung betroffener Personen

Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen

Die BVG bezieht Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette risikobasiert und überwiegend indirekt über stellvertretende Personen, Organisationen und unabhängige Akteur*innen in ihre menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltsprozesse ein. Der Ansatz zur strukturierten und kontextsensiblen Beteiligung wird kontinuierlich weiterentwickelt.

In priorisierten Hochrisiko-Vergaben setzt die BVG in Vergabeverfahren Konzeptbewertungen ein, um die Einhaltung menschenrechtlicher und umweltbezogener





„Die Achtung und Förderung der Menschenrechte ist ein zentraler Bestandteil unserer unternehmerischen Sorgfalt.“

Sorgfaltspflichten sowie relevanter Sozialstandards zu überprüfen. Dabei wird systematisch abgefragt, wie Liefernde Arbeitskräfte im eigenen Geschäftsbereich sowie in der vorgelagerten Lieferkette einbeziehen. Ziel ist es, menschenrechtliche Risiken frühzeitig zu identifizieren und die Qualität der Sorgfaltprozesse der Liefernden bewerten zu können.

In bestehenden Vertragsbeziehungen führt die BVG risikobasiert regelmäßige Austauschformate mit Liefernden durch. Dazu zählen bilaterale Gespräche, Branchendialoge sowie der Austausch im Rahmen von Brancheninitiativen wie dem „Low Emission Vehicle Programme“ der Nichtregierungsorganisation Electronics Watch. In deren sogenannten worker-based Audits werden die Perspektiven von Rechteinhabenden über unabhängige Kanäle systematisch erhoben und in die Bewertung der Arbeitsbedingungen einbezogen.

Die Perspektiven der Interessenträger*innen fließen aktuell indirekt in die Weiterentwicklung der Sorgfaltspflichtenprozesse ein – etwa durch verschiedene, Branchenveranstaltungen und -initiativen sowie durch die Auswertung von Branchen- und NGO-Berichten. Darüber hinaus führt die BVG in identifizierten Risikobereichen gezielte Gespräche mit ausgewählten Interessensvertreter*innen.

Für die priorisierten Branchen Bau- und Reinigungsdienstleistungen wurden beispielsweise in den Jahren 2024 und 2025 erstmals separate Branchendialoge in Zusammenarbeit mit der Servicestelle gegen Zwangsarbeit durchgeführt. Ziel war es, mit zentralen Liefernden zu menschenrechtlichen Risiken wie prekären Arbeitsbedingungen und Zwangsarbeit in den Austausch zu treten, die Erwartungen der BVG an menschenrechtliche Sorgfaltspflichten zu verdeutlichen und branchenspezifische Herausforderungen besser zu verstehen. Ergänzend fand ein gezielter Austausch mit den zuständigen Gewerkschaften statt, deren Einschätzungen in die Risikobewertung und die Gestaltung von Maßnahmen einbezogen wurden.

Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können

Bei konkreten Hinweisen auf menschenrechtliche oder umweltbezogene Verstöße bei Liefernden greift ein strukturierter Beschwerdeverfahren-Prozess.

In einem ersten Schritt prüft das zuständige Compliance-Office den gemeldeten Verdacht auf Plausibilität und bezieht relevante Fachbereiche, unter anderem die Menschenrechtsbeauftragte oder den Einkauf im Rahmen einer Sachverhaltsaufklärung ein.

Ist der Hinweis plausibel, wird eine Stellungnahme vom betroffenen Liefernden eingefordert. Bei bestätigten Verstößen wird der Liefernde aufgefordert, geeignete Abhilfemaßnahmen zu definieren und diese innerhalb klar definierter Fristen umzusetzen. Die BVG leistet bei Bedarf Unterstützung bei der Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen.

Sollte sich herausstellen, dass der Verstoß schwerwiegend ist, der Liefernde nicht ausreichend mitwirkt oder wirksame Maßnahmen einleitet, greifen weitreichendere Maßnahmen. Als letztes Mittel kann eine temporäre Aussetzung oder – in schwerwiegenden Fällen – die Beendigung der Geschäftsbeziehung in Betracht gezogen werden. Bei mutmaßlichen Verstößen durch indirekte Liefernde wird der Dialog mit den direkten Vertragspartnern gesucht, um gemeinsam auf die Vermeidung oder Behebung identifizierter Risiken hinzuwirken.

Die BVG betreibt ein zugängliches, sicheres und diskriminierungsfreies Beschwerdeverfahren, um möglichen

nachteiligen menschenrechtlichen und umweltbezogenen Auswirkungen durch die Geschäftstätigkeit der BVG effektiv vorzubeugen und wirksam Abhilfe zu leisten. Das Beschwerdeverfahren ist integriert in das Compliance-Hinweisgebersystem, über das jegliche Compliance-Verstöße gemeldet werden können. Das System ist zugänglich für interne und externe Personen. Damit wird allen Personen und insbesondere (potenziell) Betroffenen ermöglicht, auf menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken sowie auf Verletzungen menschenrechts- und umweltbezogener Pflichten hinzuweisen. Ergänzend erwartet die BVG von ihren Liefernden, dass diese die Anforderungen des Supplier Code of Conduct erfüllen und eigene, öffentlich zugängliche Beschwerdeverfahren für Betroffene in ihrer Lieferkette einrichten. Sofern Liefernde keinen anonymen Beschwerdekanaal bereitstellen können, sind Beschäftigte über die anonymen Beschwerdekanaäle der BVG zu informieren.

Im Berichtsjahr wurden über die genannten Kanäle keine schwerwiegenden Verstöße gegen die Menschenrechte von Arbeitskräften in der vorgelagerten Wertschöpfungskette gemeldet, insbesondere in Bezug auf angemessene Entlohnung, Gesundheitsschutz und Zwangsarbeit.

Hinweise auf menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken erhält die BVG neben dem Beschwerdeverfahren auch über Lieferndendialoge sowie unabhängige Überprüfungsformate, unter anderem im Rahmen der Zusammenarbeit mit Electronics Watch.

Aus den wesentlichen Auswirkungen im Thema Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette ergeben sich drei strategische Handlungsfelder für die BVG:

- a) Angemessene Entlohnung**
- b) Gesundheitsschutz und Sicherheit**
- c) Verhinderung von Zwangsarbeit**

Da die Prozesse zum Thema Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette übergreifend ausgelegt sind, werden die Themen gebündelt betrachtet in der Strategie, Zielen und Maßnahmen.

SBM-3 S2

8.2 Wesentlichkeit

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell



Wesentliche Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit auf Gesellschaft & Umwelt

Wertschöpfungskette	Art der Auswirkungen	Beschreibung
Vorgelagert	Negativ (potenziell, langfristig)	Fehlende Lohnverhandlungen oder unangemessene Bezahlung bei Liefernden z. B. in der vorgelagerten Lieferkette bei der Fertigung von Komponenten für Fahrzeuge, Bauteile gefährden die Existenzsicherung. Der BVG Supplier Code of Conduct fordert mindestens den gesetzlichen Mindestlohn am Beschäftigungsort.
Vorgelagert	Negativ (potenziell, kurzfristig)	Gefährdung der Arbeitssicherheit und Gesundheit durch Nicht-Einhaltung der Sicherheitsstandards auf Baustellen, in Produktionsstätten von Fahrzeug-komponenten o. Ä., sowie den Arbeits- und Ruhezeiten bei Liefernden.
Vorgelagert	Negativ (tatsächlich, kurzfristig)	In der tieferen Lieferkette der BVG und in manchen Produktionsländern der Zulieferer sind Menschenrechtsverletzungen wie Zwangsarbeit möglich. Das Risiko von Zwangsarbeit ist ein grundsätzliches Problem in globalen Lieferketten.



Wesentliche finanzielle Chancen und Risiken

Wertschöpfungs-kette	Art der Auswirkungen	Beschreibung
Vorgelagert	Risiko (mittelfristig)	In der tieferen Lieferkette gibt es insbesondere bei der Rohstoffgewinnung (z. B. Kobalt, Kupfer, seltene Erden), Elektronik- oder Komponentenfertigung, Risiken von Kinder- und Zwangsarbeit. Für die BVG entstehen dadurch menschenrechtliche Risiken ebenso wie Reputations- und Rechtsrisiken. Gegebenenfalls könnte das auch zu Liefer- und Lieferzeitenrisiken führen. Bei Nicht-Einhaltung der Sorgfaltspflichten des LkSG und relevanter Regularien entstehen gegebenenfalls Strafzahlungen für die BVG.

S2-1

8.3 Strategie

Strategie im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

Die BVG bekennt sich in ihrer Menschenrechtsstrategie zur Erfüllung menschenrechtlicher und umweltbezogener Sorgfaltspflichten. Diese Verpflichtung ist in der menschenrechtlichen Grundsatzerklärung verankert. Sie wurde vom Vorstand der BVG verabschiedet und ist öffentlich auf der BVG-Website abrufbar. Ziel ist es, menschenrechtlichen oder umweltbezogenen Risiken vorzubeugen, sie zu minimieren oder bestehende Pflichtverletzungen zu beenden. Die Strategie beschreibt die Verfahren zur Einhaltung der Sorgfaltspflichten gemäß LkSG. Sie benennt die auf Grundlage der Risikoanalyse festgestellten prioritären menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken, sowie die daraus abgeleiteten menschenrechtsbezogenen und umweltbezogenen Erwartungen, die die BVG an ihre Beschäftigten und Liefernde entlang der Lieferkette adressiert. Die BVG prüft mindestens jährlich sowie anlassbezogen, wie wirksam die ergriffenen Präventions- und Abhilfemaßnahmen sind. Für alle im Rahmen der Risikoanalyse priorisierten Risiken, ergreift die BVG angemessene Präventionsmaßnahmen. Ziel der Präventionsmaßnahmen ist es, menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken zu minimieren, die die BVG verursacht oder zu denen sie beiträgt. Zu den präventiven Maßnahmen zählen unter anderem der Supplier Code of Conduct, spezifische Ausführungsbedingungen sowie die Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung von Liefernden.

Auf oberster Führungsebene ist der Vorstand für die Achtung der Menschenrechte und umweltbezogenen Pflichten im eigenen Geschäftsbereich sowie in der Lieferkette der BVG verantwortlich. Um die Einhaltung der menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten sicherzustellen, hat die BVG ein angemessenes und wirksames LkSG-Risikomanagement in allen maßgeblichen Geschäftsabläufen eingerichtet.

Die BVG verpflichtet sich, sowohl in ihrem eigenen Geschäftsbereich als auch entlang ihrer Lieferkette in angemessener Weise die Menschenrechte zu achten und zum Schutz der Umwelt beizutragen. Die BVG richtet ihr unternehmerisches Handeln an den Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) aus und bekennt sich darüber hinaus zu den folgenden internationalen menschenrechtlichen Referenzinstrumenten:

- Die **Internationale Menschenrechtscharta**, d. h. die allgemeine Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen sowie der Zivilpakt und der Sozialpakt, in denen wirtschaftliche, bürgerliche, politische und soziale Rechte definiert sind, die allen Menschen um ihrer Würde willen zustehen.
- Die **Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO)** mit ihren fünf Grundprinzipien zu Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen, der Beseitigung von Zwangs- und Kinderarbeit, dem Arbeitsschutz und der Arbeitssicherheit sowie dem Verbot der Diskriminierung in Beschäftigung und Beruf.
- Die BVG ist Teil des UN Global Compact und orientiert sich sowohl an dessen zehn Prinzipien als auch an den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte.

Zur **Achtung der Arbeitnehmerrechte in der Lieferkette** hat die BVG verbindliche Erwartungen an Liefernde im Supplier Code of Conduct festgelegt



S2-4

8.4 Ziele

Ziele im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

Bezüglich der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette ist das übergeordnete Ziel, menschenrechtliche Risiken zu minimieren und Pflichtverletzungen umgehend zu beenden. In den priorisierten Handlungsfeldern angemessene Entlohnung, Gesundheitsschutz und Sicherheit sowie Verhinderung von Zwangsarbeit hat die BVG Anforderungen im Supplier Code of Conduct definiert, um auf das übergeordnete Ziel einzuzahlen.

a) Angemessene Entlohnung

Ziel 1: Risiken im Bereich angemessene Entlohnung minimieren

Die BVG wirkt darauf hin, dass entlang ihrer Wertschöpfungskette faire Entlohnung und Risiken unzureichender Entlohnung frühzeitig erkannt und adressiert werden.

- Vergütung inkl. Sozialleistungen erfüllt gesetzliche Mindeststandards oder branchenübliches Niveau – je nachdem, was höher ist
- Lohn ermöglicht angemessenen Lebensunterhalt und Rücklagen
- Bei fehlenden gesetzlichen Standards: Entgelt deckt Grundbedürfnisse gemäß ILO-Mindestlohnübereinkommen
- Löhne werden rechtzeitig, regelmäßig und vollständig gezahlt; keine Einbehaltung als Disziplinarmaßnahme
- Vergütungsgrundlage wird vor Arbeitsbeginn klar und verständlich kommuniziert

Alle gesetzlich vorgeschriebenen und vereinbarten Leistungen werden gewährt.



b) Gesundheitsschutz

Ziel 2: Arbeitsbedingte Gesundheits- und Sicherheitsrisiken reduzieren

Die BVG wirkt darauf hin, dass in ihrer Wertschöpfungskette angemessene Standards zum Schutz der Beschäftigten vor arbeitsbedingten Unfällen und Gesundheitsschäden eingehalten und kontinuierlich verbessert werden.

- Arbeitssicherheitssysteme gewährleisten Vorsorgemaßnahmen gegen Unfälle und Gesundheitsschäden
- Regelmäßige Schulungen zu Gesundheits- und Sicherheitsstandards; Durchführung wird dokumentiert
- Zugang zu ausreichend Trinkwasser und sauberen sanitären Einrichtungen
- Kostenlose Bereitstellung geeigneter persönlicher Schutzausrüstung
- Einweisung in die Nutzung der Schutzausrüstung inkl. Dokumentation

c) Verhinderung von Zwangsarbeit

Ziel 3: Risiken von Zwangsarbeit systematisch minimieren und adressieren

Die BVG setzt sich dafür ein, Risiken von Zwangsarbeit, moderner Sklaverei und vergleichbaren Zwangssituationen in der Wertschöpfungskette frühzeitig zu erkennen und präventiv zu minimieren.

- Arbeit erfolgt freiwillig; Beschäftigte können Arbeit/Arbeitsverhältnis jederzeit beenden
- Keine Beteiligung an Zwangsarbeit, moderner Sklaverei, Menschenhandel oder Arbeit unter Drohung/Nötigung
- Keine Schuldknechtschaft oder unfreiwillige Gefängnisarbeit
- Keine Anwendung von Zwang, Irreführung oder Bedrohung bei Rekrutierung und Beschäftigung
- Keine unangemessen hohen Vermittlungsgebühren

Zwangsarbeit wird nicht als Bestrafung genutzt (z. B. für politische Meinungsäußerung).

S2-3

8.5 Maßnahmen

Maßnahmen und Ressourcen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

Die BVG ergreift auf Grundlage ihrer Risikoanalyse gezielte Maßnahmen zum Schutz von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette. Im Fokus stehen dabei u. a. angemessene Entlohnung, ein wirksamer Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie die Verhinderung von Zwangsarbeit entlang der Wertschöpfungskette. Die Maßnahmen dienen dazu, menschenrechtliche Risiken systematisch zu steuern und nachhaltige Verbesserungen entlang der Lieferkette zu fördern.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen wird fortlaufend beobachtet und bewertet. Grundlage hierfür sind insbesondere Rückmeldungen aus dem Lieferdendialog, Erkenntnisse aus der Nutzung des Beschwerdemechanismus (siehe „8.1 Einbindung betroffener Personen“ auf Seite 96) sowie die Entwicklung in priorisierten Risikobereichen. Ziel ist es, bestehende Ansätze kontinuierlich weiterzuentwickeln und die menschenrechtliche Sorgfalt dauerhaft und wirksam in den Geschäftsprozessen zu verankern.

Die Maßnahmen wirken schwerpunktmäßig bei Liefernden mit denen direkte Lieferbeziehungen bestehen. Nachhaltige Einkaufspraktiken, der Supplier Code of Conduct, spezifische Vergabekriterien, sowie das Beschwerdeverfahren (siehe Ausführungen unter „8.1 Einbindung betroffener Personen“ auf Seite 96) zielen darüber hinaus auf die tiefere, oft global verzweigte Lieferkette.

Präventionsmaßnahmen (Risikominimierung)

Beim Thema Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette setzt die BVG insbesondere auf Präventionsmaßnahmen. Diese zielen darauf ab, menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken frühzeitig zu erkennen und zu minimieren. Sie betreffen sowohl den eigenen Geschäftsbereich als auch unmittelbare Liefernde, sofern die BVG Risiken verursacht oder zu ihnen beiträgt. Durch verbindliche Anforderungen, risikobasierte Steuerung und kontinuierliche Sensibilisierung werden menschenrechtliche Standards – insbesondere faire Entlohnung, sichere und gesundheitsgerechte Arbeitsbedingungen sowie die Verhinderung von Zwangsarbeit – strukturell in den Beschaffungs- und Lieferprozessen verankert.

Die Präventionsmaßnahmen der BVG lassen sich wie folgt clustern:

Verankerung menschenrechtlicher Anforderungen in Vergabe- und Beschaffungsprozessen

- Berücksichtigung von mindestens 10 % Nachhaltigkeit in der Bewertungsmatrix in priorisierten Vergaben (seit 2025)
- Risikobasierte Begleitung priorisierter Hochrisiko-Vergaben
- Integration menschenrechtlicher und umweltbezogener Anforderungen in:
 - Eignungskriterien
 - Zuschlagskriterien
 - Vertragsbedingungen
 - Leistungsbeschreibungen
- Weiterentwicklung und Harmonisierung von Nachhaltigkeitskriterien im Lieferantenmanagement (u. a. im Rahmen branchenweiter Initiativen)
- Verpflichtende Integration des Supplier Code of Conduct (SCoC) in allen Vergabeverfahren: Zur Achtung der Arbeitnehmerrechte in der Lieferkette hat die BVG vertraglich verbindliche Erwartungen an Liefernde im SCoC festgelegt, dieser regelt u. a.:
 - Verhinderung von Zwangs- und Kinderarbeit
 - Faire Entlohnung und Einhaltung gesetzlicher Arbeitszeiten
 - Gesundheits- und Arbeitsschutz
 - Wahrung der Vereinigungsfreiheit
 - angemessener Umgang mit Beschwerden von Beschäftigten
 - Vorgaben zu Diversity
 - Verbot von Diskriminierung
 - Vorgaben zu verantwortungs- und respektvollem Verhalten gegenüber Beschäftigten insgesamt

Die im SCoC verbindlich geregelten Anforderungen richten sich explizit an den Umgang des Liefernden mit seinen Arbeitskräften.

Sensibilisierung und Befähigung interner Akteure

- Sensibilisierung von Mitarbeitenden (z. B. Projektleitende von Bauprojekten)
- Gezielte Beratungsangebote für Einkaufende und Fachbereiche
- Bereitstellung praxisnaher Tools zur Integration von Nachhaltigkeitsanforderungen in Vergabeprozesse
- Workshops und regelmäßige Kommunikation zu menschenrechtlichen Risiken
- Zusammenarbeit mit Warengruppenmanager*innen zur Förderung verantwortungsvoller Einkaufspraktiken

Dialog- und Kooperationsformate mit Liefernden und Branchenakteuren

- Durchführung von Branchendialogen (u. a. Bau- und Reinigungsbranche) zur Bearbeitung identifizierter Risiken
- Bilaterale, risikobasierte Gespräche mit Liefernden
- Partnerschaftliche Zusammenarbeit mit Liefernden und relevanten Stakeholdern
- Engagement in branchenweiten Initiativen wie:
 - „Low Emission Vehicle Programme“ (Electronics Watch)
 - „Nachhaltige Lieferketten im ÖPNV“
- Weiterentwicklung gemeinsamer Standards und Harmonisierung von Nachhaltigkeitsanforderungen in branchenweiten Initiativen

Abhilfemaßnahmen (Umgang mit Verstößen)

Werden Verletzungen menschenrechts- oder umweltbezogener Pflichten festgestellt, ergreift die BVG angemessene Abhilfemaßnahmen. Im eigenen Geschäftsbereich dienen diese der unmittelbaren Beendigung festgestellter Verstöße. Gegenüber unmittelbaren Liefernden wirken sie darauf hin, Verletzungen zu beenden oder deren Ausmaß zu minimieren, sofern die BVG diese verursacht oder dazu beigetragen hat. Ist eine zeitnahe Beendigung nicht möglich, wird ein konkretes Konzept zur Behebung oder Minimierung der Verletzung entwickelt und umgesetzt.

Abhilfemaßnahmen sind stets fall- und situationsabhängig und können daher nicht pauschal aufgelistet werden. Sie werden nur dann umgesetzt, wenn konkrete menschenrechtliche oder umweltbezogene Pflichtverletzungen identifiziert werden. Im Berichtsjahr 2025 ist kein Fall im Beschwerdeverfahren eingegangen, der die Einleitung einer Abhilfemaßnahme erforderlich machte.



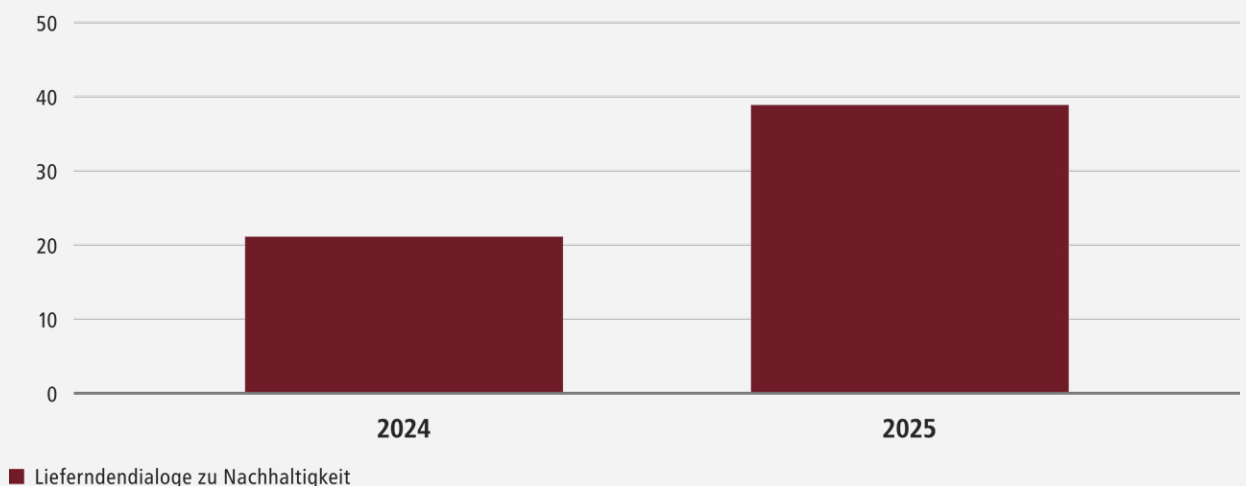
8.6 Kennzahlen



Einbeziehung der Liefernden

Der Anteil der Beschaffungen mit integriertem Supplier Code of Conduct (SCoC) liegt 2025 – wie bereits im Vorjahr – bei 100 %. Die Kennzahl dient als zentrale Messgröße für die Verankerung menschenrechtlicher und ökologischer Anforderungen in den Vergabeprozessen und zeigt, dass entsprechende Anforderungen systematisch in allen Beschaffungsvorgängen berücksichtigt werden.

Anzahl der Lieferdendialoge zu Nachhaltigkeit



Die Grafik zeigt eine deutliche Ausweitung der Lieferdendialoge: 39 Dialoge im Jahr 2025 gegenüber 21 im Jahr 2024. Die Dialogformate werden damit verstärkt genutzt, um branchenspezifische Herausforderungen besser zu verstehen und Risiken in der Lieferkette gemeinsam mit Liefernden zu adressieren.

Interne Befähigungs- und Austauschformate

Jahr	Anzahl der intern durchgeführten Befähigungs- und Austauschformate
2024	38
2025	29

Die Tabelle zeigt, dass sich die Zahl der Formate von 38 im Jahr 2024 auf 29 im Jahr 2025 verändert hat. Während 2023 und 2024 ganz bewusst auf den umfassenden Aufbau von Verständnis für Nachhaltigkeit sowie die Einführung neuer Tools gesetzt wurde, lag der Schwerpunkt 2025 verstärkt auf der Weiterentwicklung dieser Grundlagen. Dadurch konnten bestehende Ansätze gezielt ausgebaut und einzelne Themenbereiche deutlich vertieft werden.

Verbraucher und Endnutzer

9 Persönliche Sicherheit

ESRS S4

Die BVG befördert tagtäglich Millionen von Menschen. Daher trägt die BVG eine direkte Verantwortung für die persönliche Sicherheit aller Personen, die mit der BVG unterwegs sind. Aus diesem Grund ergreift die BVG Maßnahmen zum Schutz vor Gewalt und Übergriffen, zur Sensibilisierung des Personals sowie zur Aufklärung und Prävention und arbeitet im Ernstfall eng mit den Behörden zusammen. Technologische Lösungen wie Videoüberwachung oder Notrufsysteme erhöhen die Sicherheit der Fahrgäste, während gut geschulte Mitarbeitende entscheidend dazu beitragen, potenziell gefährliche Situationen früh zu erkennen und angemessen zu reagieren. Gesetzliche Vorgaben – etwa aus dem Arbeitsschutzgesetz, dem Datenschutzrecht oder dem Strafrecht – unterstreichen zusätzlich die Pflicht, sichere Rahmenbedingungen zu schaffen. Eine hohe persönliche Sicherheit stärkt das Vertrauen der Fahrgäste und ist zugleich Voraussetzung für einen verlässlichen und attraktiven öffentlichen Nahverkehr.



***Sicherheit hat oberste Priorität.
Für Millionen Fahrgäste.
Jeden Tag.***

unserer Fahrgäste



S4-2

9.1 Einbindung betroffener Personen

Einbindung von Fahrgästen, Vorhandensein von Kanälen für Fahrgäste zur Äußerung von Anliegen oder Bedürfnissen sowie Ansätze zur Abhilfe

Die BVG bezieht Verbraucher*innen und Endnutzende gezielt in Themen ein, die für sie relevant sind. Über die BVG-Community hat das Unternehmen direkten Zugang zu einer breiten und vielfältigen Gruppe, aus der bei Bedarf einzelne Zielgruppen in Workshops, Produkttests oder Feedbackprozesse eingebunden werden. Die so gewonnenen Rückmeldungen fließen in die Weiterentwicklung entsprechender Angebote und Dienstleistungen ein und tragen zur Fahrgastorientierung bei. Ergänzend werden jährlich strukturierte Fahrgastbefragungen durchgeführt, um Erfahrungen, Erwartungen und Anliegen gezielt zu erfassen.

Zur Meldung von Anliegen, Beschwerden und potenziellen negativen Auswirkungen im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen stellt die BVG Verbraucher*innen und Endnutzenden vielfältige und niedrigschwellige Kommunikationskanäle zur Verfügung.

Datenschutzbezogene Anliegen können direkt an die Datenschutzbeauftragten der BVG gerichtet werden. Hinweise, die über leistungsbezogene Beschwerden hinausgehen, insbesondere bei Verdacht auf Compliance-Verstöße, Korruption oder Risiken und Verletzungen im Zusammenhang mit Menschenrechten oder Umweltschutz, können an den Compliance-Officer der BVG oder an eine externe Ombudsperson gerichtet werden.

Dazu zählen unter anderem:

- Telefon-Hotlines
- E-Mail-Kontaktmöglichkeiten
- Online-Formulare und Chatbots auf der Website
- Social-Media-Kanäle
- persönliche Anlaufstellen in Kundenzentren und im BVG-Kundenbüro für erhöhtes Beförderungsentgelt

SBM-3 S4

9.2 Wesentlichkeit

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell



Wesentliche Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit auf Gesellschaft & Umwelt

Wertschöpfungskette	Art der Auswirkungen	Beschreibung
Eigener Geschäftsbereich	Negativ (tatsächlich, kurzfristig)	Es kommt zu Übergriffen und Belästigungen durch Dritte, Straftaten wie Diebstahl, Raub und Körperverletzungen im Fahrgastbetrieb. Auch terroristische Anschläge sind eine mögliche Gefahr.



Wesentliche finanzielle Chancen und Risiken

Wertschöpfungskette	Art der Auswirkungen	Beschreibung
Eigener Geschäftsbereich	Finanzielles Risiko (mittelfristig)	Verstöße gegen Sicherheitsstandards können zu Gesundheitsrisiken, rechtlichen Konsequenzen und Reputationsschäden führen – mit möglichen finanziellen Folgen für die BVG.

Aus den wesentlichen Auswirkungen im Thema Persönliche Sicherheit unserer Fahrgäste ergeben sich zwei strategische Handlungsfelder für die BVG:

- a) Präventive Sicherheitskonzepte
- b) Reaktive Sicherheitskonzepte

S4-1

9.3 Strategie

Strategie im Zusammenhang mit persönlicher Sicherheit

Die BVG verfolgt einen ganzheitlichen und systematischen Ansatz zur Gewährleistung der persönlichen Sicherheit ihrer Fahrgäste mit dem Ziel, Risiken für die physische und psychische Unversehrtheit zu vermeiden, zu mindern und im Ereignisfall wirksam zu steuern. Die Strategie ist in der Unternehmensführung verankert, integraler Bestandteil der Nachhaltigkeitssteuerung und wird im Einklang mit den Anforderungen der CSRD und der einschlägigen ESRS regelmäßig überprüft und weiterentwickelt. Dadurch leistet sie einen wesentlichen Beitrag zum Schutz der Fahrgäste sowie zum Management wesentlicher Risiken und Auswirkungen.

a) Präventive Sicherheitskonzepte

Präventive Strategien zielen darauf ab, sicherheitsrelevante Vorfälle möglichst zu verhindern, das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste nachhaltig zu stärken sowie Risiken langfristig zu minimieren.

Die BVG setzt auf eine gezielte Präsenz von eigenen und beauftragten Sicherheitsbeschäftigten in Fahrzeugen und Anlagen, insbesondere zu identifizierten Schwerpunkzeiten und an sensiblen Orten. Die Einsatzplanung erfolgt datenbasiert auf Grundlage von Vorfallanalysen, des Fahrgastaufkommens und aktueller Lagebilder und wird regelmäßig überprüft sowie bedarfsgerecht angepasst.

Ergänzend investiert die BVG kontinuierlich in moderne Überwachungs- und Sicherheitstechnik. Dazu zählen unter anderem Videoüberwachung, Notruf- und Gegensprechanlagen sowie digitale Assistenz- und Informationssysteme. Diese technischen Maßnahmen dienen sowohl der Abschreckung potenzieller Übergriffe als auch der frühzeitigen Erkennung kritischer Situationen.

Darüber hinaus werden Sicherheitsaspekte systematisch in die Planung, den Bau und die Modernisierung von Anlagen und Fahrzeugen integriert. Hierzu gehören beispielsweise Beleuchtungskonzepte, offene Raumgestaltungen, klare Sichtachsen sowie barrierearme und leicht zugängliche Notrufsysteme.

Flankierend verfügt die BVG über festgelegte Krisenmanagement- und Eskalationsprozesse für sicherheitsrelevante Vorfälle. Klare Zuständigkeiten, abgestimmte Meldewege sowie die enge Zusammenarbeit mit internen und externen Einsatzkräften ermöglichen ein schnelles und koordiniertes Handeln im Ereignisfall.

b) Reaktive Sicherheitskonzepte

Reaktive Strategien stellen sicher, dass auf sicherheitsrelevante Vorfälle zeitnah, koordiniert und wirksam reagiert wird.

Die BVG gewährleistet eine schnelle Intervention und eine effiziente Einsatzkoordination bei sicherheitsrelevanten Ereignissen. Über Notrufsysteme, Leitstellen und digitale Meldewege können Vorfälle unmittelbar erkannt und Einsatzkräfte gezielt gesteuert werden. Klare Eskalations- und Entscheidungsprozesse sorgen dafür, dass erforderliche Maßnahmen zeitnah eingeleitet werden.

Darüber hinaus arbeitet die BVG eng mit externen Akteuren wie Polizei, Rettungsdiensten und weiteren relevanten Behörden zusammen. Diese Zusammenarbeit ermöglicht im Ernstfall abgestimmte Maßnahmen und trägt dazu bei, die Sicherheit der Fahrgäste sowie der Beschäftigten zu gewährleisten.

Für besondere Lagen, etwa bei Großveranstaltungen oder in Phasen erhöhter Gefährdung, entwickelt die BVG spezifische Sicherheits- und Betriebskonzepte. Diese werden situativ aktiviert und können nach erfolgreicher Erprobung in den Regelbetrieb überführt werden, um die Betriebsstabilität auch in Ausnahmesituationen sicherzustellen.

Sicherheitsvorfälle werden systematisch nachbereitet und analysiert. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen in die kontinuierliche Weiterentwicklung von Präventions- und Reaktionsmaßnahmen ein, ebenso in Befähigungsformate sowie in technische und organisatorische Anpassungen.

Für akute Sicherheitsvorfälle bestehen darüber hinaus strukturierte Krisenmanagementprozesse. Diese stellen ein schnelles und koordiniertes Eingreifen, klare Entscheidungswege sowie eine wirksame Schadensbegrenzung sicher.

S4-4

9.4 Ziele

Ziele im Zusammenhang mit persönlicher Sicherheit von Fahrgästen

Die BVG misst der persönlichen Sicherheit ihrer Fahrgäste einen zentralen Stellenwert bei und versteht sie als Grundlage für Vertrauen, Akzeptanz und eine nachhaltige Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs in Berlin. Ein sicheres Mobilitätserlebnis in Fahrzeugen, auf Anlagen und entlang der Betriebsabläufe ist dabei wesentlicher Bestandteil der Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie.

a) Präventive Sicherheitskonzepte

Ziel 1: Subjektives Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nachhaltig stärken

Die BVG verfolgt das übergeordnete Ziel, das Sicherheitsgefühl ihrer Fahrgäste in Fahrzeugen und Anlagen bis 2030 kontinuierlich zu verbessern.

- Jährliche Erhebung und Auswertung des subjektiven Sicherheitsempfindens von Fahrgästen und Beschäftigten auf Basis standardisierter Befragungen
- Stabilität und Weiterentwicklung der Methodik, um belastbare Trendanalysen zu ermöglichen und präventive Maßnahmen datenbasiert zu steuern

b) Reaktive Sicherheitskonzepte

Ziel 2: Sicherheitsrelevante Vorfälle schnell erkennen und wirksam steuern

Die BVG stärkt kontinuierlich die Erkennung und Bearbeitung sicherheitsrelevanter Vorfälle in Fahrzeugen, Anlagen und Betriebsabläufen, mit dem Ziel, dies bis 2030 weiter zu optimieren.

- Kontinuierliche Optimierung von Melde-, Notruf- und Interventionsprozessen zur Verkürzung von Reaktionszeiten und Steigerung der Wirksamkeit
- Einheitliche Umsetzung und Anwendung der Prozesse in Fahrzeugen, Anlagen und Betriebsabläufen, inklusive Koordination mit Leitstellen und externen Einsatzkräften

S4-3

9.5 Maßnahmen

Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit persönlicher Sicherheit von Fahrgästen

Zur Umsetzung der Sicherheitsstrategie verfolgt die BVG ein systematisches Maßnahmenbündel, das zwischen präventiven Maßnahmen zur Vermeidung sicherheitsrelevanter Vorfälle und reaktiven Maßnahmen zur schnellen Intervention und Schadensbegrenzung unterscheidet.

Die Maßnahmen werden in einem internen, interdisziplinären Arbeitskreis gesammelt, bewertet und priorisiert und anschließend mit externen Stakeholdern, darunter Bezirke, Senatsverwaltungen, Polizei, Feuerwehr, Sozialträger und Anwohner*innen, abgestimmt. Gleichzeitig sind die Maßnahmen in interne Prozesse wie rechtliche Prüfung, Budgetplanung und Vorstandsbefassung eingebunden, um eine klare Verantwortlichkeit, Steuerung und transparente Umsetzung sicherzustellen.

a) Präventive Sicherheitskonzepte

Sicherheitspräsenz in Fahrzeugen und Anlagen

- Einsatz von Sicherheitsbeschäftigten in Fahrzeugen und Anlagen insbesondere zu identifizierten Schwerpunktzeiten.
- Die Präsenz wirkt abschreckend und stärkt das subjektive Sicherheitsempfinden; im Ereignisfall ist eine unmittelbare Intervention möglich.

Objektschutz und verdeckte Prävention

- Umfassende bauliche Maßnahmen zum Schutz der Anlagen, unter anderem mittels Zäune/Mauern sowie beschränkte Zugänge mit Schließanlagen.
- Einsatz speziell ausgebildeter Sicherheitskräfte des Objektschutzes.
- Ziel ist die Prävention von Vandalismus, Graffiti und Kabeldiebstahl in besonders gefährdeten Bereichen.

Videoschutz- und Detektionskonzepte

- Einsatz moderner Videokameras und spezieller Sensorik in sicherheitsrelevanten Bereichen.
- Die Maßnahmen dienen der Abschreckung sowie der frühzeitigen Detektion von Vorfällen und unterstützen die Aufklärung.

Gestaltung sicherer Anlagen und Nutzungsqualität

- Einsatz infrastruktureller Maßnahmen wie Spiegel zur Verbesserung der Einsehbarkeit, optimierte Beleuchtung und klare Raumstrukturen.
- Ergänzende Maßnahmen wie intensivere Reinigung zur Steigerung von Ordnung, Aufenthaltsqualität und subjektiver Sicherheit.



Reinigungs- und Sicherheitsstreifen (seit 2024)

- Gemeinsame Einsätze von Reinigungs- und Sicherheitskräften zur Verbesserung von Sauberkeit, Ordnung und sozialer Kontrolle.
- Nach erfolgreicher Pilotphase Überführung in den Regelbetrieb (seit April 2025), insbesondere auf Linien im Großprofil (Linien U5-U9).

Informationskampagne Sicherheit (seit 2025)

- Aufklärung der Fahrgäste über vorhandene Sicherheits- und Notfalleinrichtungen in Fahrzeugen und Anlagen.
- Ziel ist die Erhöhung der Bekanntheit, korrekten Nutzung und des subjektiven Sicherheitsgefühls.

Innovationsbahnhof Kottbusser Tor (seit 2025)

- Standortbezogene Erprobung innovativer Sicherheitsmaßnahmen mit präventiver und reaktiver Wirkung, darunter:
 - Video-Detektion
 - Bauliche Maßnahmen zur besseren Einsehbarkeit
 - intensivierte Reinigung sensibler Bereiche
 - Begehungen mit schutzbedürftigen Gruppen
- Die Maßnahmen wurden 2025 pilotiert, standortspezifisch bewertet und durch Fahrgastbefragungen begleitet.
- Bei nachgewiesenen positiven Effekten ist eine Übertragung auf weitere Standorte vorgesehen.

b) Reaktive Sicherheitskonzepte

Leitstelle Sicherheit

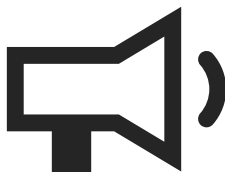
- Betrieb einer rund um die Uhr besetzten Leitstelle Sicherheit zur Überwachung sämtlicher BVG-Anlagen.
- Koordination von Sicherheitskräften im Ereignisfall sowie enge Zusammenarbeit mit Polizei und Feuerwehr.

Notruf- und Informationssysteme

- Bereitstellung niedrigschwelliger Notruf- und Informationssäulen sowie weiterer direkter Kommunikationsmöglichkeiten.
- Kontaktaufnahme zur Leitstelle Sicherheit in akuten Gefahrensituationen.

Einsatz- und Eskalationsprozesse

- Klare interne Abläufe zur Lagebewertung, Eskalation und Einsatzsteuerung bei sicherheitsrelevanten Ereignissen.
- Sicherstellung kurzer Reaktionszeiten und wirksamer Interventionen.



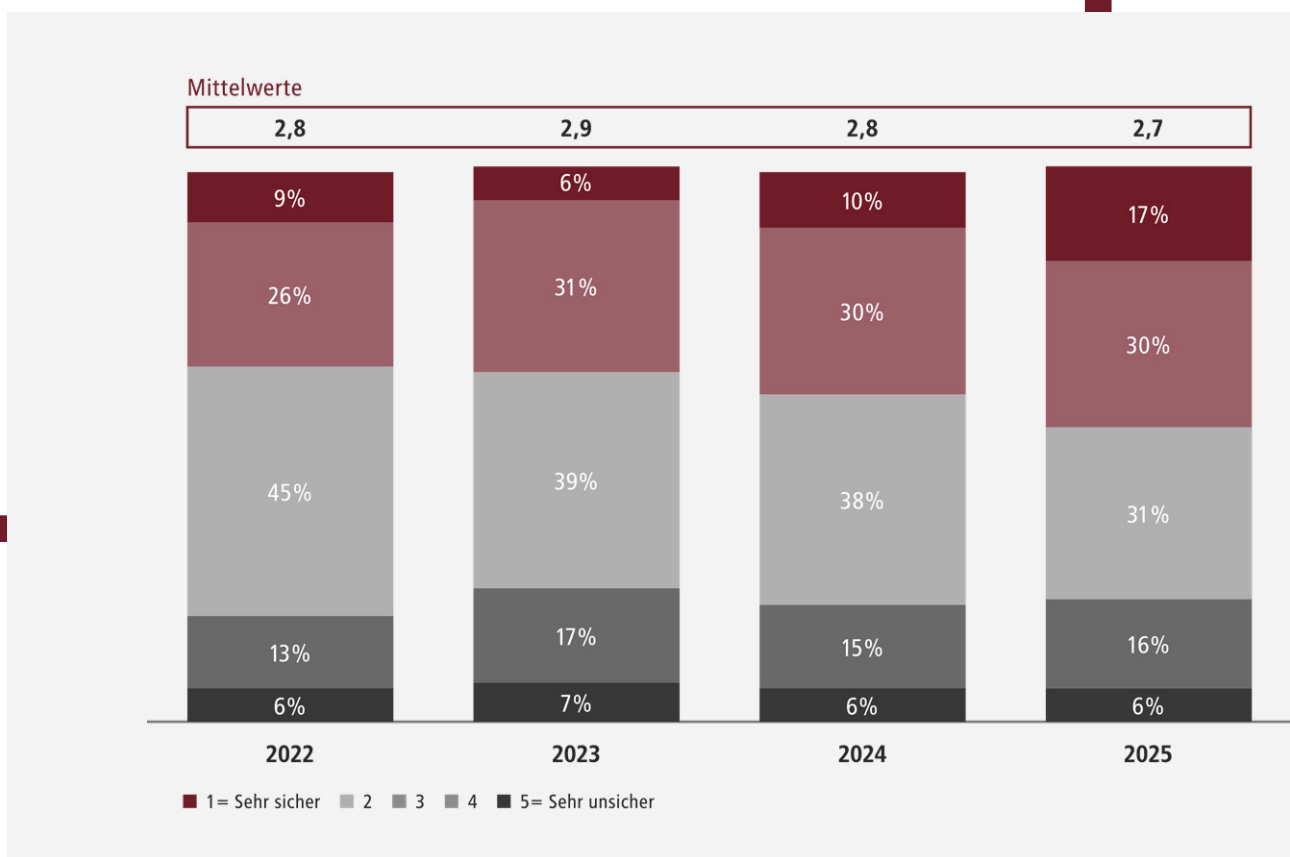
9.6 Kennzahlen

Zur Messung der Zielerreichung und zur Bewertung der Wirksamkeit der präventiven und reaktiven Maßnahmen nutzt die BVG ein Set etablierter, branchenüblicher Kennzahlen. Die Kennzahlen werden jährlich erhoben, ausgewertet und in ihrer zeitlichen Entwicklung betrachtet. Die Erfassung ist so gestaltet, dass eine Vergleichbarkeit mit den Vorjahren bis 2030 sichergestellt ist. Inhaltliche Ergänzungen erfolgen ohne grundlegende Änderung der Methodik.

Sicherheitsempfinden im Berliner ÖPNV

Zur Abbildung des subjektiven Sicherheitsempfindens der Fahrgäste nutzt die BVG die Befragung zum allgemeinen Sicherheitsempfinden im ÖPNV. Diese Kennzahl dient als zentrale präventive Wirkungskennzahl und bildet die Wahrnehmung von Sicherheit in Fahrzeugen und Anlagen ab. Ziel ist eine stetige Verbesserung des Sicherheitsempfindens bis 2030.

Das allgemeine Sicherheitsempfinden im Berliner ÖPNV hat sich 2025 verbessert, 47 % der Befragten geben an, sich sehr oder eher sicher zu fühlen.



Die Kennzahlen der Sicherheitsstrategie im CSRD-Bericht basieren auf der Veröffentlichung „BVG Sicherheit in Zahlen“, die teilweise auf Daten externer Sicherheitsbehörden beruht. Da diese Daten zum Zeitpunkt der Berichterstellung in der Regel noch nicht vollständig vorliegen, werden im Bericht überwiegend Zahlen des Vorjahres verwendet. Ergänzt werden sie durch interne Meldesysteme und standardisierte Fahrgastbefragungen.

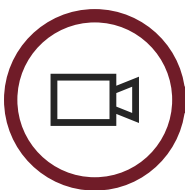
Ausstattungsgrad von Videoüberwachung und Notruftechnik

Die nachfolgende Tabelle zeigt den vollständigen Ausstattungsgrad der Fahrzeuge und Infrastruktur mit Videoüberwachung und Notruftechnik.

Videoausstattungsquote der U-Bahnfahrzeuge	100 %
Videoausstattungsquote der Tramfahrzeuge	100 %
Videoausstattungsquote der Busfahrzeuge	100 %
Ausstattungen der Bahnhöfe mit Kameras (6.885 Stück)	100 %
Ausstattungen der Bahnhöfe sowie Tram-Haltestellen mit Notrufsäulen (570 Stück)	100 %

Sicherheitspräsenz und Videoanfragen

Im Jahr 2024 betragen die Nettotagesleistungen der Sicherheitspräsenz bei der BVG insgesamt 1.913 Arbeitsstunden. Parallel dazu wurden 9.731 Videoanfragen bearbeitet. Während die Nettotagesleistungen den personellen Einsatz zur Gewährleistung von Sicherheit im Netz abbilden, zeigt die Zahl der Videoanfragen die behördliche Nutzung der vorhandenen Videoinfrastruktur im Kontext von Ermittlungsverfahren.



10 *Soziale Inklusion von Fahrgästen*

ESRS S4

Soziale Inklusion von Fahrgästen ist für Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs ein zentrales Thema. Als Mobilitätsdienstleisterin der öffentlichen Daseinsvorsorge trägt die BVG in einer vielfältigen Stadt wie Berlin eine besondere Verantwortung, Mobilität für alle Menschen zu ermöglichen, Teilhabe zu sichern und niemanden vom gesellschaftlichen Leben auszuschließen. Ein wesentlicher Schwerpunkt liegt dabei auf der Barrierefreiheit, die den gleichberechtigten Zugang zu Verkehrsangeboten sicherstellt und gesellschaftliche Teilhabe unabhängig von individuellen Einschränkungen fördert. Barrierefreie Angebote erhöhen nicht nur die Lebensqualität vieler Fahrgäste, sondern stärken auch die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit des gesamten Nahverkehrssystems.



S4-2

10.1 Einbindung betroffener Personen

Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen

Die BVG bindet Verbraucher*innen und Endnutzende systematisch in die Identifikation und Bewertung der Auswirkungen ihrer Leistungen ein, insbesondere in Bezug auf Barrierefreiheit. Der Fokus liegt darauf, tatsächliche Erfahrungen betroffener Nutzer*innengruppen frühzeitig einzubeziehen und in die Weiterentwicklung von Produkten, Dienstleistungen und Betriebsprozessen einfließen zu lassen. Hierzu nutzt die BVG kontinuierliche und strukturierte Beteiligungsformate, die einen direkten Austausch mit Verbraucher*innen sowie ihren Interessenvertretungen ermöglichen.

Dazu führt die BVG einen regelmäßigen Dialog mit Behindertenverbänden im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft „Verkehr barrierefrei“ sowie in einem eigenen BVG-spezifischen Dialogformat, das mindestens einmal jährlich durchgeführt wird und die kontinuierliche Einbindung der Interessenvertretungen sicherstellt.

Darüber hinaus ist die Einbindung der Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung durch ein jährlich stattfindendes, verkehrsvertraglich verankertes Strategiegeläch mit dem Vorstand der BVG institutionalisiert. Bei konkretem projektbezogenem Bedarf bindet die BVG-Vertreter*innen von Behinderten- und Fahrgastverbänden direkt in Entwicklungs- und Umsetzungsprozesse ein, unter anderem bei der Gestaltung neuer Fahrzeuge, barrierefreier Infrastrukturen sowie bei taktilen Leitsystemen und akustischen Signalen. Die aus diesen Beteiligungsformaten gewonnenen Erkenntnisse fließen in Entscheidungsprozesse ein und dienen der Vermeidung und Verringerung negativer Auswirkungen auf betroffene Verbraucher*innen und Endnutzende.

Ergänzend zu den dialogorientierten Beteiligungsformaten nutzt die BVG Beschwerde- und Rückmeldemechanismen, um negative Auswirkungen auf Verbraucher*innen und Endnutzende, insbesondere im Zusammenhang mit Barrierefreiheit, zu identifizieren. Fahrgäste können Barrieren oder Diskriminierungserfahrungen über den Kundenservice melden. Die Rückmeldungen werden dokumentiert, an die zuständigen Stellen weitergeleitet und nachverfolgt. Darüber hinaus können Hinweise zu Verstößen gegen Barrierefreiheitsstandards im Rahmen des strukturierten Beschwerdeverfahrens der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten anonym über ein digitales Hinweisgebersystem oder direkt an die Menschenrechtsbeauftragte gerichtet werden. Die Auswertung fließt in die unternehmensweite Risikoanalyse ein und dient der Ableitung von Maßnahmen. Einen alltagsorientierten und an den Bedürfnissen der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste orientierten Austausch bieten auch die seit 2003 durchgeführten kostenlosen Mobilitätstrainings, in deren Rahmen Fahrgäste mit Einschränkungen gemeinsam mit Fachpersonal der BVG den sicheren Ein- und Ausstieg üben und sich über ihre Mobilitätsbarrieren austauschen. Jährlich finden zehn bis dreizehn Trainings mit bis zu 400 Teilnehmenden statt. Die Eindrücke werden an die zuständigen Betriebsbereiche zurückgespielt und in betriebliche Verbesserungsprozesse integriert.

SBM-3 S4

10.2 Wesentlichkeit

Wesentliche Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit auf Gesellschaft & Umwelt



Wertschöpfungskette	Art der Auswirkungen	Beschreibung
Eigener Geschäftsbereich	Negativ (tatsächlich, kurzfristig)	Zugangsbarrieren erschweren vulnerablen Gruppen wie Menschen mit Behinderung, Älteren und Mobilitätseingeschränkten die Nutzung des Mobilitätsangebots, etwa durch Treppen, Bahnsteige oder defekte Aufzüge.
Eigener Geschäftsbereich	Negativ (tatsächlich, kurzfristig)	Die fehlende digitale Barrierefreiheit und unzureichende Gestaltung von Informationsangeboten (z. B. mangelnde Verständlichkeit, ungeeignete Farbgestaltung) sowie digitalen Diensten stellen ein Risiko dar.

Wesentliche finanzielle Chancen und Risiken



Wertschöpfungskette	Risiko/Chance	Beschreibung
Eigener Geschäftsbereich	Risiko (kurzfristig)	Mangelnder barrierefreier Zugang zu Produkten und Dienstleistungen birgt für die BVG Risiken wie Reputationsschäden durch Interessenvertreter und Medien sowie mögliche Gesetzesverstöße.

Aus den wesentlichen Auswirkungen im Thema Soziale Inklusion von Fahrgästen ergeben sich zwei strategische Handlungsfelder für die BVG:

- a) **Physische Barrierefreiheit**
- b) **Digitale Barrierefreiheit und Fahrgastinformation**

S4-1

10.3 Strategie

Strategie im Zusammenhang mit sozialer Inklusion von Fahrgästen

Die Berliner Verkehrsbetriebe richten sich nach dem Grundsatz aus, dass Mobilität ein Grundrecht für alle Menschen ist. Ein gleichberechtigter und diskriminierungsfreier Zugang zu unseren Dienstleistungen ist Teil unseres öffentlichen Auftrags. Dazu gehören sowohl bezahlbare Ticketangebote als auch eine gute Erreichbarkeit durch ein flächendeckendes Angebot in ganz Berlin. Ein besonders zentrales Element unserer Unternehmensverantwortung und ein wesentlicher Bestandteil einer sozial und ökologisch nachhaltigen Mobilitätswende ist das Thema Barrierefreiheit.

Wir orientieren uns an dem Leitgedanken, dass alle Menschen – unabhängig von körperlichen, sensorischen oder kognitiven Einschränkungen – unsere Angebote möglichst selbstständig und ohne fremde Hilfe nutzen können. Der Zugang zu Mobilität soll dabei nicht nur physisch, sondern auch kommunikativ und digital barrierefrei gestaltet sein.

Barrierefreiheit verstehen wir nicht als Sonderlösung für einzelne Gruppen, sondern als Qualitätsmerkmal für alle. Barrierefreiheit macht ÖPNV schneller, sicherer und attraktiver – dies kommt sowohl dem Betrieb als auch den Fahrgästen zugute – etwa Eltern mit Kindern, älteren Menschen oder Fahrgästen mit temporären Einschränkungen, aber auch allen anderen.

Ein inklusiver ÖPNV setzt voraus, dass bestehende Barrieren erkannt, ernst genommen und systematisch abgebaut werden. Dabei betrachten wir Barrierefreiheit nicht nur als technisches, sondern auch als soziales Thema: Sie gelingt

durch gegenseitige Rücksichtnahme, offene Kommunikation und ein respektvolles Miteinander – unter Mitarbeitenden ebenso wie im Kontakt mit Fahrgästen. Diese Haltung prägt unser tägliches Handeln und unser Verständnis von Servicequalität: Wir schaffen Rahmenbedingungen, die allen Menschen eine gleichwertige Teilhabe an Mobilität ermöglichen.

Die BVG orientiert sich an den gesetzlichen Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), des Berliner Mobilitätsgesetzes und des Landesgleichstellungsgesetzes. Zudem besteht eine vertraglich festgelegte Abstimmungspflicht mit der Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales, der Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen sowie dem Aufgabenträger.

Ein wesentlicher Rahmen für die strategische Ausrichtung der BVG im Hinblick auf Verbraucherinteressen – insbesondere Barrierefreiheit – ist der gültige Verkehrsvertrag mit dem Land Berlin. Er schreibt in § 22 sowie in mehreren spezifischen Anlagen (u. a. Infrastrukturstandards, Fahrzeugbeschaffung, Abstimmungsroutinen) die schrittweise Umsetzung vollständiger Barrierefreiheit auf hohem Niveau vor.

Der Verkehrsvertrag bezieht sich auch auf aktuelle gesetzliche Vorgaben wie das Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG) und das BIKTG, z. B. im Kontext digitaler Services oder barrierefreier Ticketautomaten. Die vertraglichen Anforderungen bilden somit eine zentrale Leitlinie und Grundlage für alle barrierefreiheitsbezogenen Maßnahmen der BVG.





S4-4

10.4 Ziele

Ziele im Zusammenhang mit sozialer Inklusion von Fahrgästen

Vor dem Hintergrund der zentralen Bedeutung von Inklusion richtet die BVG ihr Handeln auf zwei wesentliche Schwerpunkte aus: die kontinuierliche Stärkung der physischen und digitalen Barrierefreiheit. Der digitalen Barrierefreiheit zugeordnet wird eine barrierefreie Fahrgastinformation, die alle Menschen erreicht.

a) Physische Barrierefreiheit

Ziel 1: Physische Barrieren im ÖPNV weiter abbauen

Physische Barrieren im öffentlichen Personennahverkehr werden kontinuierlich reduziert. Ziel ist ein weitgehend barrierefreies Angebot bis Mitte der 2030er-Jahre.

- Der Fokus liegt auf stufenlos zugänglichen Bahnhöfen, barrierefrei gestalteten Haltestellen und barrierearmen Fahrzeugen.
- Fahrzeuge und Infrastruktur werden so ausgestaltet, dass sie auch von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen möglichst selbstständig genutzt werden können.
- Bis 2030 sollen z. B. alle, also 100 % der stationären Ticketautomaten barrierefrei sein, konform zum Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG).

b) Digitale Barrierefreiheit und Fahrgastinformation

Ziel 2: Digitale Angebote barrierefrei gestalten und weiterentwickeln

Bis 2028 werden alle digitalen Angebote der BVG vollständig barrierefrei gestaltet und kontinuierlich weiterentwickelt, um allen Fahrgästen einen gleichberechtigten Zugang zu Information und Nutzung zu ermöglichen.

- Der Standard orientiert sich an den Vorgaben des BIKTG, der BITV 2.0 und der DIN EN 301 549.
- Bestehende und neue Anwendungen (z. B. Apps, Webseiten, Buchungssysteme) werden regelmäßig geprüft, angepasst und der Stand der Barrierefreiheit wird im Dreijahresrhythmus gemäß BIKTG-Berichtspflicht dokumentiert und an die Überwachungsstelle des Landes Berlin gemeldet.
- Im Rahmen des Zwei-Sinne-Prinzips wird die Fahrgastinformation vor Ort intuitiver und verständlicher für Menschen mit Sinneseinschränkungen.

S4-3

10.5 Maßnahmen

Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit sozialer Inklusion von Fahrgästen

Damit alle Fahrgäste die Angebote der BVG barrierefrei und selbstbestimmt nutzen können, führt die BVG eine Vielzahl von übergeordneten Maßnahmen durch. Die Maßnahmen zur Förderung der Barrierefreiheit werden in engem und kontinuierlichem Austausch mit der Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen, Behindertenverbänden und Fahrgastverbänden abgestimmt.

Neben Maßnahmen, die sich direkt der physischen und digitalen Barrierefreiheit zuordnen lassen, gibt es auch grundlegende bzw. übergeordnete Maßnahmen:

Sensibilisierung und Qualifizierung von Mitarbeitenden

- Schulung des Personals durch Sensibilisierungstrainings zu Barrierefreiheit und Inklusion für Service- und Fahrpersonal sowie das Antidiskriminierungsteam im Kundendialog

a) Physische Barrierefreiheit

Zur Verbesserung der physischen Barrierefreiheit setzt die BVG auf einen ganzheitlichen Ansatz aus baulichen, fahrzeugseitigen und unterstützenden Maßnahmen:

Barrierefreier Ausbau und verlässliche Infrastruktur

- Fortsetzung des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen und Bahnhöfen, insbesondere durch den weiteren Einbau von Aufzügen
- Regelmäßige Wartung und Instandhaltung der Aufzugsanlagen nach festen Standards mit strengen Pflege- und Kontrollzyklen zur Minimierung von Ausfällen
- Umbau von Tram-Haltestellen zu barrierefreien Kap-Haltestellen

Orientierung und Zugang für Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen

- Weiterer Ausbau taktiler Leitsysteme durch zusätzliche Markierungen an Bahnsteigen und Haltestellen zur besseren Orientierung für blinde und sehbehinderte Menschen
- Standardmäßige Ausstattung von Trams und Bussen mit fahrzeugeigenen Rampen
- Ausstattung von U-Bahnen bzw. Bahnhöfen mit mobilen Klapprampen, um Einstiegshürden bei Bedarf flexibel zu überbrücken
- Barrierefreie Ausgestaltung stationärer Ticketautomaten: Bis 2030 sollen 100 % der stationären Ticketautomaten barrierefrei und konform zum Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG) sein. Frühzeitige Markterkundung und Einbindung von Interessenvertretungen

Ergänzende Mobilitätsangebote zur Schließung bestehender Barrieren

- Angebot des barrierefreien Rufbusses BVG Muva im Zeitraum von 2022 bis Ende Februar 2026 im Auftrag der SenMVKU, um temporäre Lücken in der Barrierefreiheit zu schließen
- Kostenlose Fahrradmitnahme in der U-Bahn für Menschen mit den Merkzeichen G oder aG im Schwerbehindertenausweis
- Forschung zur barrierefreien Gestaltung autonomer Fahrzeuge, diese versprechen viele Möglichkeiten für den ÖPNV der Zukunft, die BVG prüft, wie barrierefreier, autonomer ÖPNV zukünftig funktionieren kann

Stärkung selbstbestimmter Mobilität und Teilhabe

- Durchführung von BVG-Mobilitätstrainings für Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen zur Förderung selbstbestimmter Mobilität. Teilnehmende erhalten Informationen, Unterstützung und vor allem praktische Erfahrung mit unseren Fahrzeugen und Serviceangeboten. Damit bietet die BVG einen geschützten Lernraum unter fachkundiger Anleitung zur Vermittlung von Sicherheit und praktischer Erfahrung in realen Nutzungssituationen.

b) Digitale Barrierefreiheit und Fahrgastinformation

Zur Verbesserung der digitalen Barrierefreiheit und Fahrgastinformation setzt die BVG auf die barrierefreie Gestaltung digitaler Informationsangebote sowie auf die Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips in der Kommunikation vor Ort:

Barrierefreie digitale Informationsangebote

- Barrierefreie Entwicklung und fortlaufende Verbesserung der Apps und Webseiten bspw. hinsichtlich Screenreader-Kompatibilität, Leichter Sprache, Farbkontraste und Navigation

Fahrgastinformation nach dem Zwei-Sinne-Prinzip

- Um Lücken in der Fahrgastinformation zu schließen, werden Busse und Straßenbahnen mit automatischen Außenansagen ausgestattet.
- Über das sogenannte Zwei-Sinne-Prinzip wird es gehörlosen Menschen ermöglicht, Informationen zu sehen und blinden Menschen ermöglicht, Informationen zu hören.



U-Bahnhöfe



151

stufenlos



143

mit Fahrstuhl



8

mit Rampe

10.6 Kennzahlen

Umsetzungsstand zu physischer Barrierefreiheit

Bereits heute sind 86 % der Bahnhöfe stufenlos erreichbar und mit einem Blindenleitsystem ausgestattet. Diese Kennzahlen zeigen Fortschritte auf und verdeutlichen zugleich den Anspruch, den barrierefreien Ausbau aller Bahnhöfe weiter voranzubringen.



151

Blindenleitsystem

Impressum

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
Anstalt des öffentlichen Rechts
Strategische Unternehmenssteuerung
Strategie & Nachhaltigkeit
Holzmarktstraße 15–17
10179 Berlin

BVG.de
info@bvg.de

Layout und barrierefreie Umsetzung:
TAPAS & TWAIN GmbH

Bildnachweis: istock.com/lovelyday12 (Titel);
BVG/Alena Schmick (S.2)

Redaktionsschluss: April 2026



WEIL WIR DICH LIEBEN.