

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 5. Januar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 6. Januar 2026)

zum Thema:

Öffentlicher Nahverkehr am östlichen Berliner Stadtrand (II)

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

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/24704
vom 5. Januar 2026
über Öffentlicher Nahverkehr am östlichen Berliner Stadtrand (II)

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR und das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf (BA Ma-He) um Stellungnahmen gebeten. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie bewerten Senat und BVG die Auslastung des öffentlichen Nahverkehrs in Marzahn-Hellersdorf?

Frage 2:

Auf welchen Bus- und Straßenbahnlinien hat sich die Nachfrage in den letzten fünf Jahren besonders erhöht? Welche Maßnahmen wurden daraufhin getroffen (Linienanpassung, Taktverdichtung etc.)? Ich bitte um linienkonkrete Angaben!

Antwort zu 1 und 2:

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 und 2 gemeinsam beantwortet:

Die Verkehrsentwicklung im Jahr 2021 wurde maßgeblich durch die Corona-Pandemie beeinflusst. Die damaligen Erhebungsdaten können deswegen nicht als Grundlage für einen Vergleich mit den Folgejahren herangezogen werden.

Die Stundenwerte der BVG zeigen, dass es keine strukturellen Überlastungen gibt. Dennoch können bei einzelnen Fahrten höhere Auslastungen auftreten.

Im Jahr 2023 wurde der Linienverlauf der Linie 18 von S-Bhf. Springpfuhl nach Landsberger Allee/Petersburger Str. verlängert. Dadurch ergibt sich eine bessere Anbindung an die Innenstadt, bspw. zur Ringbahn.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Auslastungen aller öffentlichen Verkehrsträger der BVG in den frühen und späten Berufsverkehrszeiten liegen aus unserer Sicht im normalen Bereich.“

Auslastungen in der Zeitschicht 6–9 Uhr

- Insgesamt zeigen die meisten der betrachteten Linien in der Zeitschicht 6–9 Uhr nur moderate Auslastungssteigerungen. Diese liegen bei maximal 4 Prozentpunkten und treten jeweils nur in einer Richtung auf.
- In der Gegenrichtung sind die Auslastungen im Jahr 2025 im Vergleich sogar leicht niedriger, ebenfalls um bis zu 4 Prozentpunkte.
- Eine Ausnahme bildet die Linie 190: Hier stieg die Auslastung von einem geringen Niveau kommend im Vergleich März 2023 zu Juli 2025 um rund 10 Prozentpunkte in beide Richtungen.

Auslastungen in der Zeitschicht 14–18 Uhr

- Bei den drei Straßenbahnlinien M6, 16 und 18 waren in beiden Richtungen keine Nachfrageerhöhungen zu beobachten, die zu höheren Auslastungen geführt hätten.
- Bei den meisten übrigen Linien zeigen sich entweder moderate Auslastungssteigerungen bis zu 4 Prozentpunkten (u. a. U5, 195 und 197) oder sogar deutliche Auslastungsrückgänge in einer Richtung (z. B. M6, 18 und 192).
- Auch in dieser Zeitschicht stellt die Linie 190 eine Ausnahme dar: Hier kam es zu einem deutlichen Auslastungsanstieg von rund 20 Prozentpunkten in einer Richtung, allerdings noch immer auf einem geringen Niveau.

Zur Information: Auf der Linie 190 gab es Nachverdichtungen in Wohngebieten, was zu einer leicht höheren Fahrgastanzahl führte.

Ergebnisse 2022/ 2023 *					Ergebnisse 2025**			
Linie	6 - 9 Uhr		14 - 18 Uhr		6 - 9 Uhr		14 - 18 Uhr	
	H	R	H	R	H	R	H	R
U5	15 - 32%	10 - 16%	10 - 27%	15 - 30%	15 - 32%	9 - 13 %	10 - 23%	14 - 34%
M6	15 - 38%	15 - 31%	15 - 34%	16 - 35%	10 - 36%	11 - 32 %	11 - 35%	15 - 26%
16	12 - 26%	< 10 %	12 - 26%	14 - 31%	11 - 22%	7 - 13 %	8 - 19%	12 - 25%
18	18 - 43%	14 - 31%	14 - 28%	14 - 35%	12 - 47%	18 - 28 %	12 - 22%	15 - 35%
62	14 - 28%				aufgrund technischer Probleme keine Daten 2024/ 2025 vorhanden			
190	15 - 28%	< 10%	< 10%	12 - 25%	22 - 40%	10 - 35 %	11 - 29%	10 - 19%
191	aufgrund technischer Probleme keine Daten vorhanden				11 - 37%	9 - 33 %	16 - 27%	10 - 29%
192	13 - 30%	13 - 39%	13 - 47%	13 - 27%	8 - 28%	9 - 42 %	14 - 33%	10 - 21%
195	13 - 32%	13 - 29%	13 - 35%	14 - 32%	6 - 29%	18 - 31 %	13 - 33%	24 - 33%
197	14 - 45%	15 - 38%	20 - 37%	13 - 43%	11 - 43%	13 - 37 %	10 - 40%	23 - 35%
291	aufgrund technischer Probleme keine Daten vorhanden				9 - 29%	6 - 33%	15 - 23%	9 - 25%
395	10 - 36%	Ringlinie	13 - 29%	Ringlinie	5 - 30%	Ringlinie	18 - 27%	Ringlinie
398	10 - 28%	16 - 41%	10 - 31%	10 - 30%	18 - 30%	10 - 37%	15 - 26%	15 - 34%
399	19 - 39%	Ringlinie	16 - 22%	Ringlinie	6 - 40%	Ringlinie	17 - 24%	Ringlinie
X54	13 - 23%	20 - 33%	20 - 29%	18 - 29%	13 - 21%	8 - 36%	8 - 31%	8 - 28%
* Es handelt sich um Auswertungen auf Basis von Hochrechnungen aus einem monatlichen Schul-Zeitraum der Jahre 2022 und 2023								
** Es handelt sich um Auswertungen auf Basis von Hochrechnungen aus einem monatlichen Schul-Zeitraum des Jahres 2025 (Juni_Schule bzw. Juli_Schule)								

Die einzige Buslinie mit einer signifikanten Nachfragesteigerung ist die Buslinie 190. Die maximal erreichte Auslastung liegt jedoch weiterhin unterhalb von 50 % der verfügbaren Angebotskapazität. Eine Ausweitung der Leistung ist daher aus Ressourcengründen nicht gerechtfertigt und ist derzeit nicht geplant.“

Frage 3:

Auf welchen Bus- und Straßenbahnlinien wird sich die Nachfrage in den nächsten fünf Jahren prognostisch signifikant erhöhen? Welche Maßnahmen werden dafür getroffen, der Nachfrage gerecht zu werden? Ich bitte um linienkonkrete Angaben!

Frage 4:

Welche neuen Bus- und Straßenbahnlinien sehen BVG und Senat als notwendig für einen gut und verlässlich funktionierenden öffentlichen Nahverkehr in Marzahn-Hellersdorf, auch im Angesicht einer wachsenden Bevölkerung und einer erhöhten Nachfrage öffentlicher Verkehrsmittel, an?

Frage 13:

Wann erfolgt auf der Buslinie X69 eine Taktverdichtung auf einen 10-Minuten-Takt im Tagesverkehr?

Antwort zu 3, 4 und 13:

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 3, 4 und 13 gemeinsam beantwortet:

Auf Basis der Berliner Bevölkerungsprognose 2024-2040 wird die Bevölkerung im Bezirk Marzahn-Hellersdorf bis zum Jahr 2031 auf ca. 307.600 Einwohnende ansteigen. Gegenüber der Bevölkerung des Jahres 2024 entspricht dies einem Zuwachs um ca. 4,6 Prozentpunkte. Dabei sind die Entwicklungen in den einzelnen Stadtteilen (Marzahn, Hellersdorf, Biesdorf und Kaulsdorf/Mahlsdorf) unterschiedlich. Sollten die Veränderungen auf den oben genannten Linien zu strukturellen Überlastungen führen, wäre das Angebotskonzept zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Im Übrigen haben sich der Senat und die BVG im Jahr 2024 zunächst auf die Umsetzung der Strategie „Stabilität vor Wachstum“ verständigt. Dabei liegt der Fokus der BVG in den kommenden Jahren darauf, einen verlässlichen und leistungsfähigen Betrieb sicherzustellen. Zudem soll der ÖPNV darauf vorbereitet werden, zukünftiges Wachstum gezielt und nachhaltig umzusetzen. Auch in den kommenden Jahren wird das hohe Angebotsniveau in Marzahn-Hellersdorf aufrechterhalten und damit für Verlässlichkeit, Planbarkeit und Stabilität im täglichen Betrieb gesorgt. Sollte an einer Stelle im Netz ein höherer Leistungsbedarf entstehen, müsste dieser an anderer Stelle ausgeglichen werden. Es wird sich daher auf die notwendigen Anbindungen von neuen Wohngebieten, Siedlungsbereichen mit hohem Anteil an nachfragerrelevanten Wohnbaunachverdichtungen sowie Schulstandorten fokussiert.

Aus den zuvor genannten Gründen können derzeit keine Maßnahmen benannt und keine linienbezogenen konkreten Angaben gemacht werden.

Frage 5:

Welche konkreten Anpassungen für den Linienverkehr sowie Erweiterungen bestehender Linien und neue Linienvorschläge wurden seitens des Bezirks an den Senat und die BVG für den Bezirk Marzahn-Hellersdorf seit 2023 herangetragen? Wie bewerten Senat und BVG diese Vorschläge?

Frage 8:

Welche Verbesserungen konnten in den letzten drei Jahren konkret erreicht werden, um Vorschläge aus dem Bezirk umzusetzen das Linienangebot so anzupassen, damit umsteigefreie Direktverbindungen zwischen Ortsteilen innerhalb des Bezirkes sowie zu sozialen Einrichtungen eingerichtet werden konnten?

Frage 9:

Welche Verbesserungen konnten in den letzten drei Jahren bzgl. konkreter Linienvorschläge erreicht werden, die die Einführung eines umsteigefreien Busangebots zwischen dem Siedlungsbereich Kaulsdorf-Nord über Unfallkrankenhaus Marzahn zum Helene-Weigel-Platz sowie zwischen Biesdorf-Süd und dem S-Bahnhof Springpfuhl betreffen?

Frage 10:

Wie bewerten Senat und BVG die Anpassung der Linienführung für eine bessere ÖPNV-Verbindung zwischen dem Siedlungsgebiet im Süden und der Bahnverbindungen im Norden des Bezirks Marzahn-Hellersdorf, zum Beispiel über eine Verlängerung des 190er zum S-Bahnhof Springpfuhl?

Antwort zu 5, 8, 9 und 10:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Frage nach besserer Bus-Verbindung von Biesdorf über Springpfuhl nach Marzahn durch eine Verlängerung der Buslinie 190 von Elsterwerdaer Platz bis Springpfuhl:

Eine Übernahme der vorgeschlagenen Linienführung von Bus 190 in den Regelbetrieb plant die BVG derzeit nicht. Es werden bereits Relationen durch parallele Linien mit Umsteigevorgängen angeboten. Zusätzliche Verkehrsleistungen können derzeit nicht realisiert werden (siehe Frage 3).

Frage nach Verstärkung der Buslinien 195 und 398 (engerer Takt oder Erhöhung der Fahrgast-Kapazität der Busse), v.a. in Hinblick auf Schulzeiten. Frage nach Einsatz von Bus 195 als M-Linie oder X-Linie:

Die Auslastung der Buslinie 195 lag im Jahr 2024 zwar zu gängigen Schulzeiten höher, als zu anderen Tageszeiten. Die Auslastung der Busse lag jedoch auch zu diesen Stoßzeiten überwiegend unter 65%. Die Linie 195 ist derzeit nicht als Metrolinie vorgesehen.

Express-Busse bedienen nicht jeden Haltepunkt. Aufgrund der Nutzungsdichte im

Linienverlauf der Buslinie 195 sieht die BVG keine Haltestellen, die aus Fahrgastsicht ausgelassen werden könnten.

Die Auslastung der Buslinie 398 war in Q1 2024 unauffällig. Hier lag die Maximalauslastung der Busse auch zu den gängigen Schulzeiten nicht höher als 40% (siehe Frage 1).

Frage nach besserer Busanbindung des Unfallkrankenhauses UKB;
Vorschlag des Einsatzes eines autonom fahrenden Kleinbusses als Pilotprojekt vom Bahnhof Wuhletal zu UKB und ARONA Klinik:

Die Relation U-Bahnhof Elsterwerdaer Platz – Unfallkrankenhaus Marzahn wird aktuell von den Buslinien 154 und X69, jeweils im 20 Minuten Takt bedient. Dieses Angebot stellt eine nachfragegerechte Gestaltung dar.
In der Nacht verkehrt die Buslinie N96 am Unfallkrankenhaus.

Im aktuell laufenden Pilotprojekt NoWeL4 (Nord-Westraum Level 4) erprobt die BVG die Technik des autonomen Fahrens in einem etwa 15 Quadratkilometer großen Testgebiet in Teilen von Spandau, Charlottenburg-Wilmersdorf und Reinickendorf. Die BVG fokussiert sich darauf, auf das Pilotprojekt NoWeL4 aufbauend, in den nächsten Jahren die Zulassung für fahrerlose Fahrzeuge in Berlin zu erarbeiten.
Vor diesem Hintergrund sind derzeit keine parallelen Pilotprojekte zum autonomen Fahren in Marzahn-Hellersdorf vorgesehen.

Frage nach einer Express-Buslinie vom U-Bahnhof Elsterwerdaer Platz über den S-Bahnhof Köpenick zum Flughafen BER:

Die Anbindung des Flughafen BER erfolgt gezielt in erster Linie über die schienengebundenen Verkehrsmittel der Deutschen Bahn/S-Bahn, mit welchen zahlreiche Passagiere effizient und schnell den Flughafen erreichen können. Unter Berücksichtigung der bestehenden Bahnstrecken gibt es aus dem Bezirk Marzahn-Hellersdorf sehr gute Verbindungen, um die Terminals des Flughafen BER barrierefrei zu erreichen. Dabei sind die Reisezeiten, welche mit der Nutzung von S-Bahn, Regionalbahn und dem Flughafen-Express-Zug (FEX) ermöglicht werden.

Frage nach Änderung der Linienführung der Buslinie 399, damit eine Verknüpfung mit der Straßenbahn (M6, 18) und den Buslinien 195 und X54 umgesetzt werden kann:

Die Anbindung des Siedlungsbereichs Kaulsdorf-Nord an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist durch die U-Bahnlinie 5, die S-Bahn sowie ein dichtes Netz verschiedener Buslinien gewährleistet.

Die Buslinie 399 verkehrt dabei überwiegend in einem durch Einfamilienhausbebauung geprägten Gebiet und bindet dieses an die S-Bahnhöfe Mahlsdorf und Kaulsdorf mit der S-Bahnlinie 5 an.

Voraussetzung für die Realisierung einer Busverbindung auf der Relation zwischen Kaulsdorf-Nord und der Riesaer Straße ist die Schaffung der notwendigen Straßeninfrastruktur, die einen zuverlässigen und konfliktfreien Begegnungsverkehr von Bussen ermöglicht. Die Erschließungsstraßen im Siedlungsgebiet und weiterführend zur Riesaer Straße sind in ihrer Dimensionierung derzeit nicht für einen Zweirichtungsverkehr mit regulären Omnibussen ausgelegt.“

Frage 6:

Wie kam der Bezirk Marzahn-Hellersdorf bisher dazu, sich gegenüber dem Senat prioritär für eine Erweiterung des Busverkehrs in den CleanTech Business-Park auszusprechen? Auf welchen Prognosen und Annahmen (bitte Angabe von Quellen, Untersuchungen etc.!) beruhten diese Forderungen? Hält der Bezirk es weiterhin für geboten, den Busverkehr dorthin auszuweiten? Wenn ja, wie rechtfertigt der Bezirk diese Prioritätensetzung angesichts der ausbleibenden Entwicklung des CleanTech Business-Parks?

Antwort zu 6:

Hierzu teilt das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf mit:

„Das Bezirksamt hat sich nie für oder gegen eine Erweiterung ausgesprochen. Hierfür sind Hintergrundinformationen (z. B. Fahrgastzahlen) notwendig, über die das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) Marzahn-Hellersdorf nicht verfügt. Das SGA überlässt derartige Entscheidungen der BVG und der Senatsverwaltung und steht lediglich unterstützend/beratend zur Seite.“

Hierzu teilt die BVG mit:

„Für die Einführung der Verlängerung der Buslinie 294 ist aus fachlicher Sicht eine Ansiedlung von Gewerbetreibenden/ÖPNV-Nutzenden im Umfeld der Clara-Immerwahr-Straße relevant. Die bisherigen Entwicklungen im Cleantech Business-Park haben jedoch eher entlang der Bitterfelder Straße stattgefunden, welche bereits durch die bestehenden Buslinien 154 und X54 angebunden ist. Ohne weitere Ansiedlungen besteht daher aus BVG-Sicht derzeit keine Umsetzungspriorität für die Verlängerung der Buslinie 294.“

Frage 7:

Ist weiterhin in diesem Zusammenhang geplant, die Buslinie 294 über ihren heutigen Endpunkt in Falkenberg durch den CleanTech Park zum S-Bahnhof Marzahn zu verlängern?

Antwort zu 7:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Die genannte Verlängerung der Buslinie 294 ist konzipiert und mit dem bezirklichen Straßenbaulastträger sind die Standorte der Haltestellen abgestimmt. Seitens des Berliner Aufgabenträger für den ÖPNV liegt der BVG eine bedingte Bestellung der zusätzlichen Verkehrsleistung vor, die im Wesentlichen vom Vorhandensein nachfragerrelevanter Nutzungen im Clean-Tech Park abhängt. Ohne diese Nachfrage ist ein wirtschaftlicher Betrieb nicht möglich.“

Frage 11:

Wie weit sind die Planungen für die Einrichtung der Buslinie M95 (Mahlsdorf – Hellersdorf – Gärten der Welt – Marzahn)?

Antwort zu 11:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Die Buslinie 195 geht mit dem angebotenen Takt bereits heute über die Bedienstandards einer Metrolinie hinaus. In den verbleibenden Tageszeiten und besonders in den Nachtstunden, weist die Linie eine zu geringe Nachfrage für die Umwidmung zur Metrolinie auf. Es sind keine Änderungen geplant.“

Frage 12:

Wann werden die Betriebszeiten der Buslinie X54 ausgedehnt?

Antwort zu 12:

Es gibt keine Planungen, die Bedienzeiten der Buslinie X54 anzupassen (siehe Frage 3).

Frage 14:

Welche Notwendigkeit sehen Senat und BVG im Ausbau landesgrenzenüberschreitender Buslinien zwischen Berlin und Brandenburg?

- a) Panketal-Ahrensfelde - Anpassung der Linie 390 (Takt, Linienführung): Welche Pläne werden dazu verfolgt?
- b) Hoppegarten-Landesberg: Ausbau der Buslinien in diesem Bereich als Zubringer zur S5 und zur U5 und Anpassung der Takte an die bestehenden Taktfolgen der S-Bahn: Welche Pläne werden dazu verfolgt?
- c) Wie weit sind die Prüfungen für eine verbesserte Zubringerfunktion zur U-Bahn, z.B. X95 zwischen Altlandsberg und U-Bahnhof Hönow, ggf. bis Bahnhof Mahlsdorf oder zum U-Bahnhof Hellersdorf?

Antwort zu 14:

zu a) Der Hauptteil der Linie 390 liegt im Landkreis Barnim. Somit erfolgt auch die Finanzierung zum Großteil durch den Landkreis Barnim. Die Linienführung und Takte werden daher vom Aufgabenträger des Landkreises Barnim festgelegt.

zu b) teilt die BVG mit:

„Es gibt im Berliner Umland keinen Ort namens Landesberg. Vielleicht ist Altlandsberg gemeint. Busverbindungen zwischen Altlandsberg und der S5 liegen komplett im Land Brandenburg. Auch Verbindungen von Hoppegarten oder Altlandsberg zum U-Bahnhof Hönow der U5 lägen komplett im Land Brandenburg und somit außerhalb Berliner Zuständigkeiten. Zwischen Altlandsberg und dem U Hönow besteht mit der Linie 935 bereits eine Busverbindung.“

zu c: Siehe auch Antwort zu 14b. Die Einrichtung einer ExpressBus-Linie X95 wird zurzeit nicht verfolgt.

Berlin, den 22.01.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt