

19. Wahlperiode

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 9. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. März 2026)

zum Thema:

**Öffentlicher Nahverkehr am südöstlichen Berliner Stadtrand**

und **Antwort** vom 23. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. März 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. 19/25467  
vom 09.03.2026  
über Öffentlicher Nahverkehr am südöstlichen Berliner Stadtrand

---

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie bewerten Senat und BVG die Auslastung des öffentlichen Nahverkehrs in Treptow-Köpenick? Wie bewertet der Senat die Situation insbesondere in den Randlagen des Bezirks Treptow-Köpenick?

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 und auch noch 2022 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 und auf einzelnen Abschnitten höhere Auslastungen auftreten.

Zum Oktober 2021 wurde die Straßenbahnneubaustrecke entlang des Großberliner Damms zwischen Schöneweide und Adlershof in Betrieb genommen. In der Folge wurden die Straßenbahnlinien M17, 61 und 63 verlängert. Dadurch ergeben sich bessere innerbezirkliche und überbezirkliche Anbindungen, bspw. Richtung Lichtenberg.

Die Verkehrslösung Schöneweide wurde im Jahr 2024 eröffnet und bietet den ÖPNV-Nutzenden bessere Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof Schöneweide.

Der Bezirk Treptow-Köpenick verzeichnete in den letzten Jahren ein Bevölkerungswachstum, dem überwiegend mittels Nachverdichtung begegnet wurde. Die daraus resultierende zusätzliche Nachfrage bildet sich auf den Linien ab.

Die BVG teilt ergänzend mit:

„Die Auslastung liegt im gesamten Tagesverlauf überwiegend im moderaten Bereich. In den Randlagen des Bezirks Treptow-Köpenick ist die Nachfrage am Morgen (vor 8 Uhr) und am Nachmittag zum Feierabendverkehr am höchsten. Abschnittsweise werden vereinzelt Werte von über 50 % erreicht; insgesamt werden die im Nahverkehrsplan Berlin 2019–2023 sowie die im Verkehrsvertrag festgelegten Grenzen jedoch eingehalten.“

Die Änderungen der Nachfrage (Nachfrageentwicklung) auf den einzelnen Linien, die in Treptow-Köpenick und darüber hinaus verkehren, ist in den nachfolgenden Tabellen dargestellt:

Bus Linie	2023			2024			2025		
	Montag bis Freitag	Samstag	Sonntag	Montag bis Freitag	Samstag	Sonntag	Montag bis Freitag	Samstag	Sonntag
160	4.791	2.933	1.971	6.061	3.712	2.291	6.182	4.077	2.573
161	2.982			3.274			3.916		1.451
162	6.655	2.057	1.092	8.069	2.283	1.445	7.486	2.194	1.010
163	4.747	2.327	1.214	5.289	3.261	1.403	5.012	3.319	1.729
164	8.288	5.784	3.839	8.515	6.297	4.090	10.017	7.245	4.541
165	15.816	11.106	7.814	17.487	14.189	10.005	16.945	13.790	9.966
166	6.243	4.278	1.249	6.629		1.540	6.608	5.255	2.321
169	11.260	7.512	4.194	9.701	6.545	4.037	10.533	6.146	4.208
170				11.789					
194	19.229	14.175	10.514	20.146		12.089	21.308	17.254	12.682
260	10.799	5.829	2.855	10.972			10.677		
265	9.034	6.736	4.054	9.028	7.764	4.477	9.461	8.515	4.399
269	5.404	3.644	2.673	6.807	5.164	2.985	7.267	5.126	3.411
363	1.061			1.410		344	1.393		

365	1.837	914	688	1.894	1.254	1.085	1.275	743	587
369	329	176	68	370	191		399	189	
377	1.480	1.104	868	1.679	1.422	1.033	1.855	1.592	1.079
M11 (811)	31.353	22.361	14.000	35.306	24.060	13.825	38.134		
M43 (843)	27.654	23.107	16.805	29.850		16.564	29.717	27.688	20.377
X69 (569)	10.700	5.963	4.454	9.705	7.289	4.893	9.756	6.802	4.874

Straßenbahn Linie	2023			2024			2025		
	Montag bis Freitag	Samstag	Sonntag	Montag bis Freitag	Samstag	Sonntag	Montag bis Freitag	Samstag	Sonntag
21	9.830	11.164	9.403	13.045	15.852	12.731	14.907	17.106	13.998
27	22.880	17.052	12.234	22.948	15.246	10.318	22.632		10.551
37	7.892			10.689			10.437		
60	12.265	11.185	6.446	8.504	8.175	4.315	14.837	12.716	7.295
61	13.853	11.112	6.827	12.693	8.581	6.946	6.025	5.295	3.833
62	14.632		6.011	12.992					
63			3.597	11.871		3.736	15.686	9.588	6.121
67	13.203	3.774	3.640	5.316	3.384	2.132	8.074	4.521	2.891
68 (	12.493	9.689	6.213	13.144	12.060	6.349	15.717	13.910	6.988
M17 (817)	30.265	21.564	16.457	40.789	31.792	23.138	44.665	31.182"	

Eine konsolidierte Übersicht zu den Auslastungen der einzelnen Linien liegt der BVG nicht vor.

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 Treptow-Köpenick, auch im Angesicht einer wachsenden Bevölkerung und einer erhöhten Nachfrage öffentlicher Verkehrsmittel, an?

Antwort zu 3 und 4:

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 3 und 4 gemeinsam beantwortet. Auf Basis der Berliner Bevölkerungsprognose 2024-2040 wird die Bevölkerung im Bezirk Treptow-Köpenick bis zum Jahr 2031 auf ca. 317.300 Einwohnende ansteigen. Gegenüber der

Bevölkerung des Jahres 2024 entspricht dies einem Zuwachs um ca. 6,7 Prozentpunkte. Dabei sind die Entwicklungen in den einzelnen Stadtteilen (Treptow-Köpenick 1, Treptow-Köpenick 2, Treptow-Köpenick 3, Treptow-Köpenick 4 und Treptow-Köpenick 5, die Benennung der einzelnen Stadtteile von Treptow-Köpenick ist in der Bevölkerungsprognose nicht konkret erfolgt) unterschiedlich. Sollten die Veränderungen auf den oben genannten Linien zu strukturellen Überlastungen führen, wäre das Angebotskonzept zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen. Perspektivisch betrifft dies konkret die Straßenbahnlinien 62 und 63 sowie die Buslinie 160.

Um der BVG den Weg zurück zur stabilen Erbringung des bestellten Fahrplans zu ermöglichen, wurde die BVG-Strategie „Stabilität vor Wachstum“ mit der Revision des Verkehrsvertrages Ende 2025 vertraglich verankert. Das bedeutet praktisch, dass es eine Angebotsmehrung vertraglich gesichert erst wieder ab 2030 gibt. Somit können neue Angebote nur durch Verlagerungen ermöglicht werden.

Diese Neujustierung ist eine der herausfordernden Aufgaben der nächsten Jahre, da die höchste Priorität in den kommenden Jahren vordringlich auf der Erschließung bisher unerschlossener neuer Stadtquartiere liegt.

Gleichzeitig soll in den kommenden Jahren das Angebotsniveau in Treptow-Köpenick aufrechterhalten und damit für Verlässlichkeit, Planbarkeit und Stabilität im täglichen Betrieb gesorgt werden. 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 nachfragerlevanten Wohnbaunachverdichtungen sowie Schulstandorten fokussiert.

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

Die BVG teilt zu Frage 4 ergänzend mit, dass bei zukünftig entsprechender Ressourcenverfügbarkeit, grundsätzlich perspektivisch eher eine Kapazitätserhöhung auf bestehenden Linien angestrebt wird, als eine Ausweitung des Angebots. Ergänzende Maßnahmen, wie neue Erschließungsangebote oder infrastrukturelle Ausbauten, befinden sich teilweise in Planung. Hierzu zählen unter anderem Planungen von BVG, Bezirk und Land Berlin für ein zusätzliches Erschließungsangebot im östlichen Wendenschloß (Kietzer Feld) sowie für eine qualitativ hochwertige ÖPNV-Anbindung im Zuge der Neubebauung des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick.

Überdies wurde eine Kiezbuslinie konzipiert und dem Bezirk vorgestellt, die die Gebiete entlang der Grünen Trift künftig besser an den ÖPNV anbinden soll. Voraussetzung für die Umsetzung ist, dass die Grüne Trift seitens des Bezirks zunächst für den geplanten Busverkehr entsprechend ertüchtigt wird.

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 Treptow-Köpenick seit 2023 herangetragen? Wie bewerten Senat und BVG diese Vorschläge?

Frage 8:

Welche Aktivitäten des Bezirksamtes zur Verbesserung des ÖPNV gab es gegenüber dem Senat in den letzten drei Jahren, um die Situation in den Randlagen vor dem Hintergrund des stetigen Bevölkerungswachstums und der großen geplanten Neubaugebiete zu verbessern? Welche Maßnahmen wurden umgesetzt oder sind in Planung für eine Umsetzung?

Antwort zu 5 und 8:

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 5 und 8 gemeinsam beantwortet. Die Anfragen des Bezirks bezogen sich in der Regel auf Taktverdichtungen in den Hauptverkehrszeiten (z. B. Linien 68, 165, 265), Betriebszeiterweiterungen (Linie 365) sowie Anpassungen im Fährverkehr (z. B. Linien F11, F12 und eine Fährverbindung parallel zum Friedrichshagener Spreetunnel). Darüber hinaus wurden Vorschläge für neue Busverbindungen (z. B. Friedrichshagen–Hoppegarten, Kablower Weg, Grüne Trift) eingebracht. Zur Frage der Bewertung der Vorschläge wird auf die Antwort zu 1 bis 4 verwiesen.

Frage 6:

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?

Antwort zu 6:

Zur Schaffung umsteigefreier Direktverbindungen wurden im Zuge der Eröffnung der Straßenbahnneubaustrecke zwischen Karl-Zieger-Straße und Bahnhof Schöneweide und der Umsetzung der Verkehrslösung Schöneweide die Linien 61, 63 und M17 verlängert.

Frage 7:

Welche Verbesserungen konnten in den letzten drei Jahren bzgl. konkreter Linienvorschläge erreicht werden, die insbesondere die Situation in Rahnsdorf, Wilhelmshagen und Hessenwinkel verbessern? Welche Maßnahmen sind zur Verbesserung auf und an der Fürstenwalder Allee geplant, insbesondere im Hinblick auf den stetig steigenden Pendelverkehr und den weiteren Wohnungsbau in Hessenwinkel?

Frage 9:

Wann erfolgt auf der Buslinie 161 eine Taktverdichtung auf einen (zumindest teilweisen) 10-Minuten-Takt im Tagesverkehr oder die Einrichtung einer zusätzlichen Busverbindung im Streckenbereich der Fürstenwalder Allee?

Antwort zu 7 und 9:

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 7 und 9 gemeinsam beantwortet. In Folge der hohen Auslastung der Linie 161 während der morgendlichen Hauptverkehrszeit, insbesondere im Schülerverkehr zu Schulbeginn, ist die Einführung eines zusätzlichen Fahrtenpaars (Hin- und Rückfahrt) zwischen S Erkner/ZOB und S Rahnsdorf geplant. Dadurch wird die Nachfrage zu Schulbeginn auf zwei Fahrten verteilt und die Auslastung der bestehenden Verbindung spürbar reduziert. Im Übrigen wird auf die Antwort zu 3 und 4 verwiesen.

Berlin, den 23.03.2026

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