

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Antje Kapek (GRÜNE)**

vom 24. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. März 2026)

zum Thema:

**Pendelnde zwischen Berlin und Brandenburg – wie groß sind die Ströme wirklich?**

und **Antwort** vom 8. April 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 9. April 2026)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

## **A n t w o r t**

**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25643**

**vom 24.03.2026**

**über Pendelnde zwischen Berlin und Brandenburg - wie groß sind die Ströme wirklich?**

---

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 das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (AfS) sowie den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) um Stellungnahmen gebeten. Diese werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Daten, welche unter das allgemeine Persönlichkeitsrecht fallen, werden statistisch nicht erfasst. Hierunter zählt u.a. die Häufigkeit der Wege zum Arzt. Die Grundrechte und Grundfreiheiten natürlicher Personen und insbesondere deren Recht auf Schutz personenbezogener Daten ist zudem in der DSGVO geregelt. Hier ist eine entsprechende Erfassung ausgeschlossen.

Pendeln, wie dies im Sinne der Anfrage interpretiert wird, wird nicht statistisch erfasst. Unter Pendelnden werden in der Statistik immer die Ströme der Arbeitspendler verstanden, wie z.B. im Pendleratlas Deutschland: <https://pendleratlas.statistikportal.de/>

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Pendeln als Begriff wird im Folgenden nicht ausschließlich für den Arbeitsweg verwendet, sondern umfasst sämtliche Wege, die regelmäßig zurückgelegt werden (bspw. Wege zur Uni, Ausbildung, Schule oder Arzt/Ärztin).

Frage 1:

Wie viele Menschen pendeln täglich, im Monat und im Jahr von Brandenburg nach Berlin und von Berlin nach Brandenburg?

Frage 5:

Wie hat sich der Pendelverkehr von Berlin nach Brandenburg in den letzten zehn Jahren entwickelt? Bitte um Auflistung der jeweiligen Verkehrsmittel, Anteil der Verkehrsmittel am Gesamtpendelndenverkehr und der jeweiligen Verkehrsleistung, aufgeschlüsselt nach Jahren.

Antwort zu 1 und 5:

Die Fragen 1 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Erwerbstätige:

Die Entwicklung des beruflichen Pendlerpotenzials kann den Daten des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg entnommen werden:

Wohnort (Bundesland)	Arbeitsort (Bundesland)	Auspendelnde			
		2021	2022	2023	2024
		Anzahl			
Berlin	Brandenburg	108.452	113.195	116.948	116.597
Brandenburg	Berlin	272.586	279.165	286.672	290.435

Quelle: Ergebnisse der "Arbeitsgruppe Pendlerrechnung der Länder" und des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg (Stichtag 30.06.)

Die Daten umfassen alle Erwerbstätigen (im Unterschied zu den Daten der Bundesagentur für Arbeit). Die Ergebnisse der Pendlerrechnung basieren auf unterschiedlichen Angaben zu Wohn- und Arbeitsort und geben daher lediglich potenziell erwerbsbedingte Mobilitätsströme wieder. Es werden keine tatsächlichen, insbesondere keine täglichen, Pendelbewegungen abgebildet. Die Daten liegen erst ab dem Berichtsjahr 2021 vor, da das zugrundeliegende Produkt (die Pendlerrechnung) erst seit 2021 erstellt wird.

In der Pendlerrechnung liegen keine Informationen zu den genutzten Verkehrsmitteln vor.

Studierende:

Die Entwicklung des studentischen Pendlerpotenzials kann aus den Daten zu den Semesterwohnsitzen der Studierenden abgeleitet werden. Hierzu liegen folgende Daten beim AfS Berlin-Brandenburg vor:

Der Semesterwohnsitz der in Berlin Studierenden, aber außerhalb Wohnenden entwickelte sich wie folgt:

Wohnort	Studienort Berlin									
	WS 2024/25	WS 2023/24	WS 2022/23	WS 2021/22	WS 2020/21	WS 2019/20	WS 2018/19	WS 2017/18	WS 2016/17	WS 2015/16
Brandenburg	14.207	15.008	13.104	12.986	12.405	9.818	9.974	9.752	8.742	

weitere									
Bundesländer	17.508	17.312	15.289	19.559	18.513	16.330	16.151	16.094	17.695
Ausland	8.385	7.318	6.696	6.179	4.301	3.500	2.778	2.839	2.455

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg Die Daten entstammen der Studentenstatistik der Länder Berlin und Brandenburg.

Wie oft die Studierenden pendeln, ist nicht erfasst.

Der Semesterwohnsitz der in Brandenburg Studierenden entwickelte sich wie folgt:

Wohnort	Studienort Brandenburg								
	WS	WS	WS	WS	WS	WS	WS	WS	WS
	2024/	2023/	2022/	2021/	2020/	2019/	2018/	2017/	2016/
	25	24	23	22	21	20	19	18	17
Berlin	9.883	10.386	11.294	11.739	11.464	11.958	13.132	14.046	12.198
weitere									
Bundesländer	6.131	5.637	4.495	3.498	2.499	2.061	2.161	2.187	6.781
Ausland	4.563	3.357	2.208	867	677	511	506	636	630

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg Die Daten entstammen der Studentenstatistik der Länder Berlin und Brandenburg.

Wie oft die Studierenden pendeln, ist nicht erfasst.

#### Schüler:

Die Möglichkeit, dass Schüler im benachbarten Bundesland zur Schule gehen ist im Gastschülerabkommen geregelt:

[https://mbjs.brandenburg.de/sixcms/media.php/140/gastschuelerabkommen\\_bb\\_27.pdf](https://mbjs.brandenburg.de/sixcms/media.php/140/gastschuelerabkommen_bb_27.pdf)

Die Entwicklung des Pendlerpotenzials der Schüler kann aus der den Daten der Schulportraits entnommen werden, welche die Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie (SenBJF) bereitstellt: <https://www.bildung.berlin.de/Schulverzeichnis/Index.aspx>. Nach Auswahl einer Schule ist hier unter Schülerschaft -> Wohnorte die Zeitreihe der Wohnorte der Schüler gelistet.

Eine entsprechende Statistik liegt nicht vor.

Frage 2:

Wie hat sich der Pendelndenverkehr von Brandenburg nach Berlin über die letzten zehn Jahre entwickelt? Bitte um Auflistung der jeweiligen Verkehrsmittel, Anteil der Verkehrsmittel am Gesamtpendelndenverkehr und der jeweiligen Verkehrsleistung, aufgeschlüsselt nach Jahren.

Antwort zu 2:

Eine umfangreiche Pendleranalyse wurde im Rahmen des eUVM-Projektes durchgeführt: [Pendleranalyse - Verkehrsinformationszentrale](#)

Hierbei wurden für das Jahr 2023 für Pendelnde zwischen Berlin und Brandenburg folgende Verkehrsmittelanteile erfasst:

- zu Fuß: 2 Prozent
- Fahrrad: 6 Prozent
- ÖPNV: 26 Prozent
- MIV: 66 Prozent

Eine Zeitreihe liegt hier nicht vor. Die zu Grunde liegenden Daten sind sehr kostenintensiv und konnten im Rahmen des Projektes nur einmalig beschafft werden. Zum anderen werden diese Daten erst seit 2019 erfasst.

Die Entwicklung des Kfz-Verkehrs kann aus den kontinuierlich an der Landesgrenze zwischen Berlin und Brandenburg stattfindenden Zählungen ermittelt werden. Diese Erfassung erfolgt alle zwei Jahre. Pendelnde sind nicht separat erfasst / differenzierbar.

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der vergangenen zehn Jahre:

Jahr	2014	2016	2018	2020	2022	2024
Kfz/24h	954.300	995.200	993.900	952.700	979.800	1.015.700

In den Jahren 2020 und 2022 sind die pandemiebedingten Rückgänge dokumentiert. In 2024 wurden die Werte von 2018 bereits wieder überschritten.

Eine Auswertung zum S-Bahn-Verkehr liegt aktuell nicht vor.

Frage 3:

Wie viele Menschen pendeln täglich, im Monat und im Jahr in den Berliner S-Bahn-Ring? Bitte um Auflistung nach Anteil der Verkehrsmittel und Verkehrsleistung.

Frage 4:

Wie hat sich der Pendelndenverkehr in den Berliner S-Bahn-Ring in den letzten zehn Jahren entwickelt? Bitte um Auflistung der jeweiligen Verkehrsmittel, Anteil der Verkehrsmittel am Gesamtpendelndenverkehr und nach Jahr.

Antwort zu 3 und 4:

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet: Eine umfangreiche Pendleranalyse wurde im Rahmen des eUVM-Projektes durchgeführt: [Pendleranalyse - Verkehrsinformationszentrale](#)

Die genutzten Verkehrsmittel sind unter dem Reiter „Pendelnde innerhalb Berlins“ dargestellt. Für weitere Informationen wird auf den Abschlussbericht verwiesen: <https://testfeldstadtverkehrberlin.de/wp-content/uploads/Bericht-eUVM-Verkehrsdatenanalyse.pdf>

Darüber hinausgehende Informationen liegen nicht vor.

Frage 6:

Welche Straßen und Bahnstrecken werden am häufigsten zum Pendeln genutzt? Bitte um Nennung der Strecken sowie jeweils die durchschnittliche Anzahl der Pendler\*innen täglich.

Antwort zu 6:

Die am häufigsten genutzten Straßen gemäß eUVM-Pendleranalyse sind die Bundesautobahnen 115, 111, 114 und 113, sowie die Bundesfernstraße B1/B5. Amtliche Informationen zur konkreten Anzahl der Pendelnden je Strecke liegen nicht vor.

Zu den häufigsten benutzen Bahnstrecken hat der VBB folgende Informationen bereitgestellt:  
„Eine Differenzierung nach Wegezwecken (z.B. Arbeit oder Freizeit) ist nicht möglich, sodass die Auflistung anhand der tatsächlichen Fahrgastnachfragebelastung des Jahres 2024 erfolgt. Die am häufigsten genutzten Bahnstrecken an den Landesgrenzen zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg sind

- Magdeburger Bahn / Wetzlarer Bahn: Potsdam - Wannsee / Bad Belzig - Wannsee in Richtung Berliner Stadtbahn = rund 72.900 Fahrgäste/Tag im Regional- und S-Bahn-Verkehr an Mo-Fr (ohne Feiertage)
- Hamburger Bahn / Lehrter Bahn: Nauen - Falkensee / Wustermark - Dallgow-Döberitz in Richtung Berlin-Spandau = rund 33.300 Fahrgäste/Tag im Regionalverkehr an Mo-Fr (ohne Feiertage)
- Görlitzer Bahn: Lübben (Spreewald) - Königs Wusterhausen in Richtung Berliner Stadtbahn = rund 28.800 Fahrgäste/Tag im Regional- und S-Bahn-Verkehr an Mo-Fr (ohne Feiertage)“

Frage 7:

Wie schätzt der Senat mögliche zukünftige Veränderungen in der Wahl der Verkehrsmittel ein und welche Handlungsoptionen leitet er daraus ab?

Antwort zu 7:

Eine Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes fördert deren Nutzung. Dies gilt auch für Pendelnde. Die deutlichsten Veränderungen bei der Wahl der Verkehrsmittel für Pendelnde sind durch die Stärkung des ÖPNV zu erwarten.

Frage 8:

Welche verkehrspolitischen Ziele verfolgt der Senat bezüglich der Lenkung und Gestaltung von Pendelndenverkehren und welche Maßnahmen werden zur Erreichung dieser Ziele bis wann umgesetzt und welche finanziellen Ressourcen stehen dafür in welcher Höhe in welchem Jahr zur Verfügung?

Antwort zu 8:

Die Förderung einer nachhaltigen und stadtverträglichen Mobilität gilt auch für Pendelndenverkehre. Zunehmende Verflechtungen mit dem Land Brandenburg werden in Planungen berücksichtigt. Im Rahmen des Programms i2030 wird das länderübergreifende Schienenangebot ausgebaut, um Kapazitäten für Verbindungen zwischen Berlin und Brandenburg zu steigern und einen Umstieg auf die Bahn zu fördern.

In den letzten Jahren erfolgte ein stetiger Ausbau des Angebots im Schienenpersonennahverkehr zwischen Berlin und Brandenburg. Dieser beinhaltet Taktverdichtungen und Kapazitätserweiterungen. Es ist das Ziel, diese Schienenverkehrsachsen weiter bedarfsgerecht zu stärken und durch entsprechende Angebote an den Bahnhöfen (Bus, P+R, B+R) für die Region in Wert zu setzen. In Abstimmung mit den Umlandakteuren werden darüber hinaus abseits des Schienenverkehrs attraktive Buskonzepte entwickelt.

Außerdem wird das Angebot an Park and Ride (P+R) und Bike and Ride-Anlagen (B+R) im Berliner Umland stetig ausgebaut um einen wohnortnahen Umstieg auf den Umweltverbund zu fördern - eine Initiative, die vom Land Berlin zwischen 2023 und 2026 mitfinanziert wurde: In diesem Zeitraum hat das Land Berlin der Mitfinanzierung von 515 P+R- und 3.046 B+R-Plätzen zugestimmt. Einige dieser Projekte sind bereits umgesetzt, andere noch im Bau oder in der konkreten Planung. Der Ausbau der B+R- und P+R-Anlagen in Brandenburg wird über 2026 hinaus von Bund, Land Brandenburg und den Brandenburger Kommunen weiter gefördert (siehe auch Schriftliche Anfrage Nr. 19/25074).

Die Erbringung und Abrechnung von Verkehrsleistungen erfolgt entsprechend der geschlossenen Verkehrsverträge. Eine spezielle Ausweisung der Mittel für Pendelverkehre findet nicht statt. Im DHH 26/27 sind ca. 305 Mio. € für i2030-Maßnahmen veranschlagt und das Land Berlin ist im DHH 26/27 Verpflichtungen in Höhe von ca. 187 Mio. € eingegangen.

Berlin, den 08.04.2026

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