

19. Wahlperiode

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Dr. Martin Sattelkau (CDU)**

vom 13. April 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. April 2026)

zum Thema:

**Direktere Busanbindung Müggelheims an Rathaus Köpenick, Altstadt und Kietz – fachliche Prüfung einer geänderten Linienführung**

und **Antwort** vom 27. April 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Apr. 2026)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Dr. Martin Sattelkau (CDU)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25802

vom 13.04.2026

über Direktere Busanbindung Müggelheims an Rathaus Köpenick, Altstadt und Kietz –  
fachliche Prüfung einer geänderten Linienführung

---

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 Verkehrsbetrieb AöR (BVG) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Aus der Bürgerschaft wurde angeregt, die aus Müggelheim kommende Buslinie 169 im Bereich Köpenick so zu führen, dass Rathaus Köpenick, Altstadt und Kietz tagsüber direkter erreichbar werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die Fahrzeit der Buslinie 169 zwischen Müggelheim und S-Bahnhof Köpenick nicht verlängert. Hintergrund des Vorschlags ist der Wunsch nach weniger Umstiegen, kürzeren Fußwegen zu zentralen Zielen in Köpenick und einer stärkeren Direktanbindung der Köpenicker Mitte für Fahrgäste aus Müggelheim. Nach hiesigem Kenntnisstand ist der konkrete Vorschlag dem Senat bislang nicht bekannt. Unabhängig davon wirft er fachliche Fragen auf, insbesondere im Hinblick auf Fahrgastnutzen und Erschließungswirkung, die bestehende Anbindung des S-Bahnhofs Köpenick und des Krankenhausumfelds, mögliche Nachteile für heute direkt bediente Abschnitte, Auswirkungen auf Anschlüsse, Reise- und Umlaufzeiten, Fahrzeugbedarf und Betriebsstabilität sowie auf die Aussagekraft einer Bewertung während der laufenden Bauarbeiten in der Altstadt Köpenick und im Umfeld des Bahnhofs Köpenick.

Frage 1:

Ist dem Senat der konkrete Vorschlag inzwischen bekannt, die Linienführung der aus Müggelheim kommenden Buslinie 169 im Bereich Köpenick so zu verändern, dass Rathaus Köpenick, Altstadt und Kietz direkter erreicht werden können, und wenn ja, seit wann, in welcher Form und mit welchem bisherigen Kenntnisstand?

Frage 2:

Falls dem Senat dieser Vorschlag bislang nicht bekannt war: Ist der Senat bereit, ihn der BVG unverzüglich zur fachlichen Prüfung zuzuleiten, und wenn ja, innerhalb welchen Zeitraums?

Antwort zu 1 und 2:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 und 2 gemeinsam beantwortet. Nein, das Anliegen war bisher nicht bekannt. Im Zuge der Bitte um die Zuarbeit zur Beantwortung der schriftlichen Anfrage wurde die schriftliche Anfrage samt dem Vorschlag an die BVG übermittelt.

Frage 3:

Welche grundsätzlichen verkehrlichen Potenziale sieht der Senat in einer solchen geänderten Linienführung insbesondere im Hinblick auf eine direktere Tagesanbindung von Rathaus Köpenick, Altstadt und Kietz für Fahrgäste aus Müggelheim?

Frage 7:

Welche Erkenntnisse liegen dem Senat oder der BVG bereits zu dem möglichen Fahrgastnutzen einer direkteren Verbindung aus Müggelheim in Richtung Rathaus Köpenick, Altstadt und Kietz vor, insbesondere zu betroffenen Fahrgastrelationen, Umsteigevorgängen oder Nachfragepotenzialen?

Frage 8:

Welche Möglichkeiten sieht der Senat, angesichts der wachsenden Einwohnerzahl Müggelheims insbesondere zu Zeiten des Berufs- und Schulverkehrs die Taktfrequenz der Buslinie 169 zu erhöhen?

Antwort zu 3, 7 und 8:

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 3, 7 und 8 gemeinsam beantwortet.

In der Schaffung von Direktverbindungen werden verkehrliche Potenziale gesehen, durch die zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden können. Dabei handelt es sich insbesondere um Personen, die den ÖPNV derzeit nicht nutzen, weil zwischen der Altstadt Köpenick und Müggelheim keine umsteigefreie Direktverbindung besteht.

Demgegenüber steht die Gruppe von Fahrgästen, die die mögliche Angebotsanpassung auf den bestehenden Verbindungen zwischen Müggelheim bzw. dem Allendeviertel, der Salvador-

Allende-Str., der Bellevuestr., der Seelenbinderstr. und dem S-Bahnhof Köpenick als nachteilig bewertet und deshalb den ÖPNV künftig nicht mehr nutzt.

Eine genaue Quantifizierung dieser zusätzlichen beziehungsweise wegfallenden Fahrgäste ist im Rahmen der Beantwortung dieser Anfrage nicht möglich.

Auf diesen Verkehrsbeziehungen besteht heute durch eine Umsteigeverbindung an der Haltestelle Krankenhaus Köpenick/Südseite eine angemessene Verbindung. Insbesondere im Tagesverkehr besteht auf der Relation ein dichtes Angebot im 10-Min.-Tak sowohl überlagert durch die Straßenbahnlinien 27 und 67 als auch bei der Buslinie 169.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Auswertung der Fahrgastzahlen der Buslinie 169 wiesen zu keiner Zeit eine zu geringe Angebotskapazität auf. Das derzeitige Angebot entspricht der vorhandenen Nachfrage. Eine Ausweitung des Leistungsangebots ist daher nicht vorgesehen.“

Frage 4:

Welche Auswirkungen hätte eine solche Linienänderung voraussichtlich auf Reisezeit, Umlaufzeit, Pünktlichkeit, Anschlusssicherung, Betriebsstabilität sowie auf einen gegebenenfalls zusätzlichen Fahrzeug- und Personalbedarf?

Antwort zu 4:

Auf die abgefragten Parameter hätte eine Anpassung der Linienführung geringe bis keine Auswirkungen, weil sich die Linienlänge und die Fahrzeit dadurch nur geringfügig ändert.

Bei der geänderten Linienführung würde die Müggelheimer Straße neu in den Linienweg aufgenommen. Dieser Straßenabschnitt ist insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten stark belastet, wodurch es regelmäßig zu Verzögerungen im Verkehrsfluss kommt. Demgegenüber verkehrt die Straßenbahn in diesem Bereich auf eigenem, vom übrigen Verkehr unabhängigen Gleiskörper und ist dadurch deutlich weniger störanfällig.

Außerdem würde die Linie im Bereich Altstadt Köpenick einen Langsamfahrbereich durchqueren, in dem auch noch ein sehr dichtes Verkehrsangebot durch die verkehrenden Straßenbahn- und Buslinien besteht. Durch eine zusätzliche Buslinie entstehen im Bereich der Altstadt Köpenick weitere Beeinflussungen des ÖPNV untereinander.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Hinzu kommt, dass eine Linienführung über das Rathaus je Fahrt einen zusätzlichen Fahrweg von rund 600 Metern erfordern würde. Ob und in welchem Umfang daraus dauerhaft längere Reisezeiten resultieren, müsste zunächst durch detaillierte Berechnungen geprüft werden. Nach

heutigem Kenntnisstand ist jedoch fraglich, ob mögliche Zeitvorteile verlässlich erreichbar wären.

Darüber hinaus müssten entlang der geänderten Streckenführung insgesamt vier Lichtsignalanlagen angepasst werden, was zusätzlichen planerischen, technischen und finanziellen Aufwand verursachen würde.“

Frage 5:

Welche Auswirkungen hätte eine solche Änderung auf die bestehende Erschließung des S-Bahnhofs Köpenick, des Krankenhausumfelds einschließlich des Bereichs Besuchereingang sowie weiterer heute direkt bedienter Abschnitte und Haltestellen?

Frage 6:

Welche Haltestellen, Direktverbindungen oder Fahrgastrelationen würden sich durch eine solche Änderung aus Sicht des Senats verschlechtern oder entfallen, und inwieweit wären etwaige Nachteile tatsächlich durch andere Linien kompensierbar?

Antworten zu 5 und 6:

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 5 und 6 gemeinsam beantwortet. Auf die bestehende Erschließung hat diese Anpassung der heutigen Buslinie 169 eine geringe Auswirkung, erhebliche Auswirkungen hat es auf die Fahrtenhäufigkeit auf dem Abschnitt zwischen Krankenhaus Köpenick/Besuchereingang bis zum Mandrellaplatz und die Direktverbindungen von und nach Müggelheim. Durch die Anpassung des Linienweges würden, ohne zusätzliche Anpassungen, die heute bestehenden Direktverbindungen zwischen Müggelheim und dem Abschnitt zwischen Krankenhaus Köpenick/Besuchereingang bis zum Mandrellaplatz wegfallen. Die Erreichbarkeiten von und nach Müggelheim würden sich dadurch stark verschlechtern, weil sie durch Umsteigeverbindungen mit mehr Zeitaufwand und teils geringeren Takten verbunden wären. Außerdem entfällt für den Bereich zwischen Neuer Weg und Mandrellaplatz die direkte Anbindung an den S-Bhf. Köpenick sowie an das Krankenhaus Köpenick. Im Tagesverkehr würde die Haltestelle Neuer Weg gar nicht mehr bedient werden, wodurch die Erschließung im Siedlungsgebiet zwischen Salvador-Allende-Str., Fürstenwalder Damm, Müggelseedamm und Müggelspree verschlechtert wird.

Das Fahrtenangebot zwischen Krankenhaus Köpenick/Besuchereingang und Mandrellaplatz würde an einigen Haltestellen erheblich von 9 Fahrten/Stunde auf 3 Fahrten/Stunde und an anderen von 12 Fahrten/Stunde auf 6 Fahrten/Stunde in Richtung S-Bhf. Köpenick oder Müggelheim reduziert werden. Vor dem Hintergrund der angrenzenden Wohnbebauung entlang des Linienverlauf entlang der Salvador-Allende-Str., Bellevuestr. und Sellenbinderstr. wird das nicht als zumutbar erachtet.

Darüber hinaus entfällt für Fahrgäste der Straßenbahnlinien 60 und 61 die heutige Umsteigemöglichkeit zur Buslinie 169 an den Haltestellen in der Seelenbinderstraße. Für Fahrgäste aus Friedrichshagen mit Zielen wie dem Krankenhaus Köpenick oder Müggelheim würden sich durch eine Verlagerung des Umsteigepunktes in die Bahnhofstraße spürbar längere Reisezeiten ergeben. Dies zeigt sich bereits unter den aktuellen Bedingungen des Straßenbahn-Ersatzverkehrs im Zusammenhang mit den Bauarbeiten in der Altstadt Köpenick.

Dem begrenzten Nutzen der vorgeschlagenen Änderung stünden somit erhebliche Nachteile für bestehende Fahrgastbeziehungen gegenüber.

Insgesamt ist daher nicht erkennbar, dass die vorgeschlagene Neuregelung zu einer verkehrlichen Verbesserung führen würde.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Mögliche Ausgleichsmaßnahmen wären nur durch zusätzliche Angebotsanpassungen umsetzbar. Diese würden voraussichtlich einen höheren Verkehrsaufwand erfordern und damit zu steigenden Betriebskosten führen.“

Frage 9:

Inwieweit beeinflussen die laufenden Bauarbeiten in der Altstadt Köpenick sowie im Umfeld des Bahnhofs Köpenick derzeit die fachliche Beurteilung einer solchen Linienänderung, und wäre eine belastbare Bewertung oder gar Erprobung des Vorschlags unter den aktuellen Baustellenbedingungen überhaupt sinnvoll? Bitte hierbei, soweit möglich, getrennt darstellen, welche Einschätzung sich unter den derzeitigen Baustellenbedingungen ergibt und welche Einschätzung unter den Bedingungen des Regelbetriebs nach Abschluss der maßgeblichen Bauarbeiten zu erwarten wäre.

Antwort zu 9:

Die Grundlage für die fachliche Bewertung stellt der ungestörte Grundfahrplan dar. Daher wird die fachliche Bewertung der vorgeschlagenen Linienweganpassung nicht durch die bauzeitlich geänderte Linienführung der Busse und Straßenbahnen im Umfeld der Altstadt Köpenick beeinflusst. Angebotsmaßnahmen für den dauerhaften Regellinienverkehr werden generell auf Basis des ungestörten Fahrplans geplant, d.h. ohne den Einfluss von bauzeitlichen Abweichungen im Angebot bewertet.

Frage 10:

Nach welchen fachlichen Kriterien würde der Senat bzw. die BVG einen solchen Vorschlag bewerten, insbesondere im Hinblick auf Fahrgastnutzen, Erschließungswirkung, Barrierefreiheit, Umsteigebeziehungen, Verlässlichkeit des Betriebs, Wirtschaftlichkeit und die Auswirkungen auf bereits bestehende Direktverbindungen?

Frage 11:

Ist der Senat bereit, nach Abschluss der maßgeblichen Bauarbeiten und unter Bedingungen des Regelbetriebs eine vertiefte Prüfung dieses Vorschlags vorzunehmen und dem Abgeordnetenhaus über das Ergebnis einschließlich der tragenden Gründe für oder gegen eine Umsetzung zu berichten, und wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 10 und 11:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 10 und 11 gemeinsam beantwortet.

Alle der in der Frage genannten Kriterien gehen in die Abwägung zur Entscheidungsfindung ein. Unter Berücksichtigung der begrenzt zur Verfügung stehenden Ressourcen für die Verkehrsleistungserbringung, liegt der Fokus auf der Angebotskonstellation, welche im Vergleich einem größeren Anteil aller Fahrgäste von Vorteil ist. Dabei werden die Verkehrsbedürfnisse entlang des gesamten Linienverlaufs einbezogen.

Weiterhin spielen bei der Entscheidungsfindung noch die Aspekte Parallelverkehre und die vertraglich vereinbarte Strategie „Stabilität vor Wachstum“ eine zu berücksichtigende Rolle. Der Busverkehr dient in den weiten Teilen der Stadt als Zubringer zu den Verkehrsmitteln des Schienenverkehrs des ÖPNV. In diesem Fall bringt die Linie 169 die Fahrgäste zu den Straßenbahnlinien 27 und 67, die über einen besonderen Bahnkörper in der Müggelheimer Straße verfügen. Eine parallele Führung von Straßenbahn und Busverkehren ist daher nicht zielführend.

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 nachfragerelevanten Wohnbaunachverdichtungen sowie Schulstandorten fokussiert.

Aufgrund der Antworten zur Frage 9 und den vorgenannten Gründen wird eine Anpassung des Linienverkehrs auf der Linie 169 derzeit nicht als zielführend erachtet, die Nachteile überwiegen die Vorteile.

Berlin, den 27.04.2026

In Vertretung

Arne Herz  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt