

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)

vom 24. August 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. August 2026)

zum Thema:

Wie verlässlich ist die ÖPNV-Anbindung des BER bei Bau- und Störungslagen?

und **Antwort** vom 10. Sept. 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Sept. 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/27028

vom 24.08.2026

über Wie verlässlich ist die ÖPNV-Anbindung des BER bei Bau- und Störungslagen?

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 Deutsche Bahn AG (DB AG) und die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist bzw. in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben wird.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Der Flughafen BER ist als Hauptstadtflughafen auf eine leistungsfähige und verlässliche Anbindung mit S-Bahn, Regionalverkehr und Bus angewiesen. Wiederkehrende Bauarbeiten, Sperrungen und Störungen werfen die Frage auf, ob die Erreichbarkeit des Flughafens auch in Belastungssituationen ausreichend gesichert ist.

Frage 1:

Welche planbaren Einschränkungen der S-Bahn-, Regionalbahn- oder Busanbindung des BER sind dem Senat für die Jahre 2026 und 2027 bekannt?

Antwort zu 1:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Für die Strecken im Berliner **S-Bahnnetz** sind folgende, baubedingte Einschränkungen in/aus Richtung Flughafen BER geplant:

- 09.07. bis 09.08.2027 Totalsperrung Baumschulenweg – Flughafen BER
- 10.08. bis 16.08.2027 Totalsperrung Treptower Park – Schöneeweide + Neukölln – Schöneeweide

Folgende baubedingte Einschränkungen sind für das Netz der **Fernbahn in/aus Richtung Flughafen BER** geplant:

2026

- FEX und RE20: Keine Einschränkungen
- RB24 und RB32: Kein Halt Flughafen BER im Zeitraum 18.09. – 28.09.2026 und 20.11. – 27.11.2026

2027

- FEX und RE20: Im Zeitraum Mitte Februar bis Anfang April 2027 ist aufgrund von Einschränkungen in Berlin Hbf (tief) mit einer Einkürzung des Linienlaufs des FEX und des RE20 zu rechnen. Die Züge werden in diesem Zeitraum vsl. in Berlin Südkreuz statt in Berlin Hbf (tief) beginnen und enden.
- RB24 und RB32: Kein Halt Flughafen BER im Zeitraum 05.05. – 14.05.2027 und 28.05. – 11.06.2027

Zusätzlich werden – wie üblich – weitere, kürzere baubedingte Einschränkungen in der Planung berücksichtigt (z.B. nächtliche Instandhaltungs-Container). Diese werden rechtzeitig kommuniziert und durch Ersatzangebote ergänzt, um die Erreichbarkeit des BER so weit wie möglich sicherzustellen.“

Der Busverkehr von/zum BER ist zudem in der Regel (Ausnahmefall Streik) nicht derart gestört, dass es zu Einstellungen des Angebots kommt, da es Umfahrstrecken gibt (insbesondere Jürgen-Schumann-Allee als Umfahrung zur A113).

Frage 2:

Nach welchen Kriterien werden Bauarbeiten auf den Schienenstrecken zum BER terminiert, insbesondere mit Blick auf Ferienzeiten, Feiertage, Großveranstaltungen und besonders reisestarke Wochenenden?

Antwort zu 2:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Die Planung und Terminierung von Baumaßnahmen auf den Schienenstrecken zum Flughafen BER wird – wie im gesamten S- und Fernbahnnetz – in enger Zusammenarbeit zwischen DB InfraGO, den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sowie den zuständigen Aufgabenträgern bzw. dem VBB vorgenommen.

Durch die frühzeitige Einbindung aller relevanten Akteure und die vorausschauende Abstimmung baubedingter Kapazitätseinschränkungen wird angestrebt, für die Reisenden attraktive und verlässliche Ersatzangebote bereitzustellen und die Auswirkungen auf den Verkehr möglichst gering zu halten.

Bei der zeitlichen Koordination der Baumaßnahmen werden vielfältige Anforderungen und Zwänge berücksichtigt. Dazu zählen:

- die Interessen der Reisenden/Fahrgäste (insbesondere Nachfrageentwicklung, attraktive Ersatzkonzepte, Vermeidung von Mehrfachbetroffenheiten von Großbaumaßnahmen, Anschlussbeziehungen und die Berücksichtigung besonderer Großveranstaltungen),
- die betrieblichen und baulichen Vorgaben der DB InfraGO (wie Bauablauf, Arbeitssicherheit, logistische Rahmenbedingungen, externe Einflüsse wie Witterung und Umweltauflagen und Baumaßnahmen auf Umleitungsstrecken),
- die Belange der EVU (wie Fahrzeugumläufe, Fahrzeuginstandhaltung, Personalverfügbarkeit).“

Frage 3:

Wie bewertet der Senat die derzeitige Verlässlichkeit der ÖPNV-Anbindung des BER aus Sicht von Fluggästen, Beschäftigten am Flughafen, Pendlern und Touristen?

Antwort zu 3:

Die Nahverkehrsanbindung des Flughafens BER wird durch den Senat im Allgemeinen als verlässlich und redundant beurteilt. Davon unbenommen sieht der Senat analog zum Gesamtnetz auch bei den zum Flughafen BER verkehrenden Linien weiteren Verbesserungsbedarf bei der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.

Die Pünktlichkeit der zum Flughafen BER verkehrenden S-Bahn-Linien S85 und S9 liegt nahezu durchweg über dem netzweiten Niveau. Gleiches gilt auch für den Zuverlässigkeitsgrad der Linie S9. Der Zuverlässigkeitsgrad der Linie S85 liegt auf etwa gleichem Niveau wie jener des Gesamtnetzes.

	Pünktlichkeit (Schwellenwert 3:59 min)			Zuverlässigkeit		
Monat	S85	S9	Gesamtnetz	S85	S9	Gesamtnetz
Jan 26	93,60%	94,40%	92,50%	93,50%	98,30%	92,00%
Feb 26	94,20%	95,30%	92,70%	97,20%	98,20%	94,40%
Mrz 26	96,50%	95,40%	95,40%	96,70%	97,70%	96,40%
Apr 26	96,30%	95,90%	95,50%	95,40%	98,10%	96,60%
Mai 26	94,90%	92,80%	94,60%	94,40%	96,50%	95,60%
Jun 26	95,50%	95,70%	92,00%	95,10%	96,30%	92,70%
Jul 26	95,20%	96,70%	94,90%	94,10%	98,40%	95,00%

Die Pünktlichkeit der zum BER fahrenden Linien im Eisenbahnregionalverkehr stellt sich unterschiedlich dar. Während die Pünktlichkeit der Linien FEX, RB22 und RB32 im Jahr 2026 bisher überwiegend über der des Gesamtnetzes lag, lag die der Linien RE20 und RB24 überwiegend darunter.

	Pünktlichkeit (Schwellenwert 4:59 min)					
Monat	FEX	RB22	RB24	RB32	RE20	Gesamtnetz
Jan 26	87,30%	89,70%	82,40%	92,20%	79,40%	81,10%
Feb 26	89,00%	90,60%	68,90%	79,10%	76,50%	83,90%
Mrz 26	91,20%	89,20%	83,00%	92,40%	86,10%	86,50%
Apr 26	91,00%	93,30%	83,60%	90,50%	84,20%	85,90%
Mai 26	89,20%	90,10%	67,20%	82,10%	75,90%	80,50%
Jun 26	86,70%	70,80%	72,50%	77,90%	68,50%	77,30%
Jul 26	82,70%	88,70%	75,80%	81,20%	82,50%	84,70%

Bei der Zuverlässigkeit der zum BER fahrenden Linien im Eisenbahnregionalverkehr zeichnet sich ein ähnliches Bild ab. Die Zuverlässigkeit der Linien FEX, RB22 und RB32 liegt im Jahr 2026 bisher überwiegend über oder auf dem Niveau des Gesamtnetzes und die der Linien RE20 und RB24 überwiegend darunter.

	Zuverlässigkeit					
Monat	FEX	RB22	RB24	RB32	RE20	Gesamtnetz
Jan 26	92,40%	98,70%	97,80%	97,50%	94,50%	95,80%
Feb 26	97,00%	99,90%	94,70%	95,50%	95,10%	96,80%
Mrz 26	97,80%	99,10%	96,30%	98,70%	97,40%	97,90%
Apr 26	98,50%	99,40%	98,50%	98,50%	99,20%	98,00%
Mai 26	98,00%	99,50%	97,60%	96,90%	96,80%	97,60%
Jun 26	96,10%	99,00%	95,70%	95,50%	93,40%	95,10%
Jul 26	98,70%	99,30%	96,40%	96,40%	96,60%	97,70%

Frage 4:

Welche Ersatzkonzepte bestehen bei planbaren Sperrungen oder kurzfristigen Störungen der Schienenanbindung zum BER?

Antwort zu 4:

Die Ersatzkonzepte bei geplanten (baubedingten) Sperrungen sind abhängig vom jeweiligen konkreten Sperrabschnitt und den betrieblichen Auswirkungen der Sperrung sowie von weiteren Randbedingungen, bspw. Sperrungen im Straßenraum. Mithin ergeben sich immer wieder variierende Ersatzkonzepte mit Lokal- und Expressbuslinien, zum Teil auch zusätzlichen Zügen oder kapazitiver Verstärkung von parallel verkehrenden Schienenverkehrsmitteln, deren Fülle einer vollständigen Widergabe im Rahmen der Beantwortung dieser Anfrage entgegensteht. Die Taktung und Kapazität werden im Vorfeld mit dem VBB abgestimmt.

Bei kurzfristigen Störungen oder Einschränkungen wird im S-Bahn- und Eisenbahnregionalverkehr, wie auch auf anderen Strecken, ein Busnotverkehr (BNV) eingerichtet. Darüber hinaus wird auf alternative Verkehrsanbindungen, wie parallel verkehrende Schienenverkehrsmittel sowie örtliche Buslinien, verwiesen.

Frage 5:

Welche Mindestanforderungen gelten bei Schienenersatzverkehren zum BER hinsichtlich Taktung, Kapazität, Barrierefreiheit, Gepäckmitnahme, Fahrzeit und Verständlichkeit der Wegführung?

Antwort zu 5:

Im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge bestehen Vorgaben hinsichtlich Kapazität und Qualität der anzubietenden Ersatzverkehre. Dabei sollen weitestgehend sämtliche von der Einschränkung betroffenen Streckenabschnitte bedient werden (sofern möglich) sowie unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsnachfrage ausreichende Kapazitäten bereitgestellt werden. Einzusetzende Busse sind für die Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen und Reisegepäck auszulegen. Einschränkungen mit Blick auf die Qualitätsanforderungen (einschließlich Fahrgastinformation und Wegeleitung) sind aus verkehrsvertraglicher Sicht sanktionsfähig. Hinsichtlich Fahrzeit und Wegführung besteht regelmäßig eine Abstimmung zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem VBB, jedoch unterliegen diese den Restriktionen der vorhandenen Straßeninfrastruktur.

Frage 6:

Wie wird sichergestellt, dass Ersatzverkehre zum BER auch für Reisende mit Gepäck, Familien mit Kindern, Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen praktikabel nutzbar sind?

Antwort zu 6:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Entsprechend der Vorgaben der Verkehrsverträge werden im Ersatzverkehr grundsätzlich Niederflurbusse eingesetzt, die einen barrierefreien Zustieg ermöglichen; vereinzelt kann es hiervon bei kurzfristigen Busnotverkehren (BNV) Abweichungen geben, wenn andernfalls Verkehre entfallen müssten.“

Im Übrigen wird auf die Beantwortung der Frage 5 verwiesen.

Frage 7:

Gibt es ein abgestimmtes Notfall- und Kommunikationskonzept zwischen Senat, VBB, BVG, S-Bahn Berlin GmbH, DB InfraGO und der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg für Störungen der ÖPNV-Anbindung des BER?

Antwort zu 7:

Nach Auskunft der DB AG besteht ein abgestimmtes Notfall- und Kommunikationskonzept der DB InfraGO AG mit den vertraglich gebundenen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die operative Fahrgastinformation obliegt - auch im Störfall - den Verkehrsunternehmen. Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt ist aus diesem Grund nicht direkt an einem operativen Störfall- und Notfallkonzept beteiligt.

Frage 8:

Über welche Kanäle werden Fahrgäste bei Sperrungen oder Störungen der BER-Anbindung informiert, insbesondere in Apps, an Bahnhöfen, am Flughafen, über Social Media und durch mehrsprachige Hinweise?

Antwort zu 8:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Die S-Bahn Berlin GmbH stellt Fahrgästen im Falle von Sperrungen, Störungen und sonstigen Abweichungen vom Regelbetrieb eine Vielzahl von Informationskanälen zur Verfügung. Ziel ist es, die Fahrgäste sowohl vor Reiseantritt als auch während der Fahrt möglichst aktuell und umfassend zu informieren. Die Kommunikation erfolgt dabei über digitale, stationäre und persönliche Kanäle. Zu den Informationskanälen (überwiegend auf deutsch, teilweise zusätzlich auch auf englisch) zählen insbesondere

- die Internetseite der S-Bahn Berlin (<https://sbahn.berlin>) mit Informationen zu Störungen, Fahrplanänderungen und alternativen Reisemöglichkeiten (direkter Link zur Seite: <https://sbahn.berlin/fahren/bauen-stoerung/>),
- die S-Bahn-Berlin-App, einschließlich aktueller Störfall-, Bau- und Fahrplaninformationen,

- HIM-Meldungen (HIM = HafasInformationManager, dies sind textbasierte Zusatzmeldungen in den Fahrplanauskunftssystemen von DB, VBB, BVG und S-Bahn Berlin),
- Social-Media-Kanäle wie beispielsweise X (ehemals Twitter)
- Elektronische Fahrgastinformationssysteme auf den Bahnhöfen (Fahrzielanzeiger, Voranzeiger an den Zugängen und Lautsprecherdurchsagen, d. h. Anzeigen und akustische Ansagen auf Bahnhöfen),
- Anzeigen, Ansagen und Displays in den Fahrzeugen (letzteres in den neuen Zügen der Baureihen 483 und 484),
- Aushänge in den Vitrinen, Wegeleitungen und ergänzende Informationen auf den betroffenen Bahnhöfen,
- persönliche Information durch Mitarbeitende, mobile Aufsichten, Kundenbetreuer im Nahverkehr sowie Servicepersonal vor Ort,
- Kundenzentren, Fahrkartenausgaben und DB-Informationsstellen mit Auskünften zu aktuellen Störungen und Fahrplanänderungen,
- Informationsmonitore in Verkaufsstellen,
- Pressemitteilungen und Verkehrsmeldungen, insbesondere bei größeren Ereignissen oder Baumaßnahmen,
- die Kundenzeitung „punkt3“ für angekündigte Fahrplanänderungen und Baumaßnahmen,
- telefonisch rund um die Uhr über die Hotline der S-Bahn Berlin GmbH ohne Zusatzkosten über die zum Ortstarif erreichbare Rufnummer +49 30 29743333,
- Service & Security-Chat via WhatsApp mit der Rufnummer +49 30 2971 2971 bei Rückfragen (mehr Infos auf der Internetseite <https://sbahn.berlin/fahren/hilfe-fuer-unterwegs/informationsmoeglichkeiten/digital/whatsapp-chat/>).

Bei länger andauernden Störungen werden die Informationen zusätzlich durch örtliche Beschilderungen, Sonderaushänge sowie gegebenenfalls eine operative Wegeleitung ergänzt. Die S-Bahn Berlin verfolgt dabei den Grundsatz, Fahrgäste unmittelbar nach Bekanntwerden einer Störung zu informieren und die Informationen vor allem über die Online-Kanäle fortlaufend zu konkretisieren.

Darüber hinaus werden aktuelle Baumaßnahmen und Störungen in der Verkehrsinfo von DB Regio Nordost (Infokanäle zu Baustellen in Berlin und Brandenburg) für alle von DB Regio Nordost bedienten Linien veröffentlicht und können zusätzlich per Newsletter abonniert werden. Somit werden Reisende bereits vorab über etwaige Abweichungen informiert. Aktuelle Verbindungsauskünfte und alternative Reiseverbindungen sind in den Fahrplanmedien wie [bahn.de](https://www.bahn.de) oder DB Navigator abrufbar.“

Die Fahrgastinformation der BVG erfolgt je nach Bedarf über alle Kanäle der stationären und elektronischen Fahrgastinformation (DAISY-Anzeiger, BVG-Fahrinfo, etc.). Darüber hinaus sind die Leitstellen der Verkehrsunternehmen in einem engen Austausch miteinander.

Frage 9:

Welche zusätzlichen Kapazitäten im Regionalverkehr, Busverkehr, Expressbusverkehr oder Taxiverkehr können bei Einschränkungen der Schienenanbindung kurzfristig aktiviert werden?

Antwort zu 9:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Für die Einrichtung von schienen- bzw. straßengebundenen geplanten bzw. ungeplanten Ersatzverkehren werden ereignisscharf am freien Markt die notwendigen Kapazitäten beschafft, deren Umfang sich grundsätzlich nach ihrer Verfügbarkeit bzw. den erforderlichen Vorlaufzeiten bemisst.“

Mit Blick auf den Busverkehr der BVG richten sich die verfügbaren Kapazitäten nach der betrieblichen Situation und nach Tageszeit und Wochentag. Je nach Bedarf können Kapazitäten auch durch das operative Umdisponieren (Abziehen von Fahrzeugen von anderen Linienleistungen) durch die Leitstelle geschaffen werden.

Frage 10:

Sieht der Senat Bedarf für ein dauerhaftes „BER-Ersatzverkehrskonzept“, das bei planbaren und kurzfristigen Einschränkungen automatisch aktiviert werden kann?

Antwort zu 10:

Aufgrund der verschiedenen Zulaufstrecken, Linienverläufe und Verkehrsmittel ist die Implementierung eines dauerhaften Ersatzverkehrskonzepts für den BER kaum möglich, da je nach Störungslage und/oder Bauzustand eine Fülle an individuellen Konzepten entwickelt werden müsste. Im Übrigen wird auch auf die Beantwortung der Frage 4 verwiesen.

Frage 11:

Welche Maßnahmen plant der Senat, um die ÖPNV-Anbindung des BER bei Bau- und Störungslagen künftig robuster, verständlicher und leistungsfähiger zu machen?

Antwort zu 11:

Die ÖPNV-Anbindung des Flughafens BER weist insgesamt eine hohe Redundanz, auch im SPNV auf, die bei vielen Sperrzuständen (sowohl baubedingt geplant als auch operativ) noch immer gute Umfahrungsalternativen ermöglicht, so dass viele Fahrgäste zum/vom Flughafen einen eventuellen Ersatzverkehr umgehen können. Darüber hinaus finden regelmäßige Gesprächsrunden mit der Flughafengesellschaft (FBB), allen beteiligten Verkehrsunternehmen und dem VBB statt, in denen Qualitätsthemen der Flughafen-ÖPNV-Anbindung besprochen und eventuelle Verbesserungsbedarfe, auch bzgl. Ersatzkonzepten erörtert werden.

Berlin, den 10.09.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt