

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Dr. Martin Sattelkau (CDU)

vom 21. August 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. August 2026)

zum Thema:

Zubringerbus für die Müggelheimer Bergseite – welche Infrastruktur ist tatsächlich erforderlich?

und **Antwort** vom 11. September 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Sep. 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. 19/26990
vom 21.08.2026
über Zubringerbus für die Müggelheimer Bergseite – welche Infrastruktur ist tatsächlich
erforderlich?

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, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist bzw. an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben wird.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Die Verbesserung der ÖPNV-Erschließung der sogenannten Bergseite in Müggelheim wird seit mehreren Jahren diskutiert. Die Bezirksverordnetenversammlung Treptow-Köpenick hat sich mit der Drucksache IX/0620 für eine bessere Anbindung ausgesprochen. Als eine Möglichkeit wurde dabei auch der Einsatz kleinerer Busse betrachtet. Der Fragesteller hat gegenüber der Senatsverwaltung ein bewusst einfaches und ressourcenschonendes Betriebsmodell vorgeschlagen: Ein kleiner Zubringerbus soll mit möglichst nur einem Fahrzeug im Ringverkehr die Bergseite mit dem bestehenden Busverkehr im Ortskern von Müggelheim verbinden. Denkbar wäre beispielsweise ein 30-Minuten-Takt im Einschichtbetrieb montags bis freitags von etwa 9 bis 15 Uhr.

Als mögliche Ringroute wurde insbesondere eine Führung über beziehungsweise durch den Bereich Ludwigshöheweg – Enkenbacher Weg – Krampenburger Weg – Berghauser Straße – Hornbacher Weg – Sobernerheimer Straße vorgeschlagen.

Mit Schreiben vom 3. August 2026 teilte die Senatsverwaltung dem Fragesteller mit, dass ein Kiezbuss-Pilotbetrieb nach Prüfung und Abstimmung mit der BVG derzeit nicht möglich sei. Als Grund wurden insbesondere Defizite der straßenseitigen Infrastruktur genannt. Die genannten Hinderungsgründe würden auch für kleinere Busse gelten. Zugleich wurde darauf hingewiesen, dass erst nach einem Abbau infrastruktureller Defizite durch den zuständigen Straßenbaulastträger ein Linienbetrieb ermöglicht werden könne.

Nach der Ortskenntnis des Fragestellers bestehen auf der vorgeschlagenen Ringroute jedoch keine offensichtlichen Hindernisse, die die reine Durchfahrt eines für diesen Einsatz geeigneten Kleinbusses grundsätzlich ausschließen. Ein Anpassungsbedarf könnte sich vielmehr insbesondere bei der Einrichtung geeigneter Haltepunkte beziehungsweise Haltestellen ergeben.

Da eine Lösung, die zunächst umfangreiche Straßenbaumaßnahmen voraussetzt, die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung auf unabsehbare Zeit verzögern könnte, ist zu klären, welche infrastrukturellen Maßnahmen für einen Kleinbusbetrieb tatsächlich zwingend erforderlich sind und welche lediglich einer optimalen Ausgestaltung dienen würden.

Frage 1:

Welcher konkrete Kleinbus beziehungsweise welche Fahrzeugklasse wurde der Prüfung zugrunde gelegt, auf deren Grundlage die Senatsverwaltung am 3. August 2026 zu dem Ergebnis kam, dass auch ein Kleinbusbetrieb auf der Müggelheimer Bergseite derzeit nicht möglich sei? Bitte insbesondere angeben:

- a. Fahrzeugtyp beziehungsweise zugrunde gelegte Fahrzeugklasse,
- b. Fahrzeuglänge,
- c. Fahrzeugbreite,
- d. Wendekreis und
- e. zulässige beziehungsweise vorgesehene Fahrgastkapazität.

Frage 2:

Hat vor dieser Bewertung eine tatsächliche Befahrung der vorgeschlagenen Ringroute mit einem Kleinbus oder einem hinsichtlich seiner Abmessungen vergleichbaren Fahrzeug stattgefunden? Wenn ja:

- a. wann,
- b. mit welchem Fahrzeug,
- c. auf welcher konkreten Strecke und
- d. mit welchem Ergebnis?

Wenn nein: Auf welcher konkreten Tatsachengrundlage wurde festgestellt, dass ein Kleinbus die vorgeschlagene Strecke nicht regelgerecht befahren könne?

Frage 3:

Welche der folgenden Straßen beziehungsweise Straßenabschnitte können nach Auffassung von Senat und BVG mit einem geeigneten Kleinbus nicht regelgerecht durchfahren werden:

- a. Ludwigshöheweg,
- b. Enkenbacher Weg,
- c. Krampenburger Weg,
- d. Berghauser Straße,
- e. Hornbacher Weg,
- f. Sobernheimer Straße?

Bitte für jeden als nicht geeignet bewerteten Abschnitt konkret angeben:

- a. die genaue Lage des Hindernisses,
- b. die dort vorhandene Fahrbahnbreite,
- c. die für den zugrunde gelegten Kleinbus erforderliche Breite,
- d. die Art des Hindernisses und
- e. die konkrete rechtliche, technische oder betriebliche Vorschrift, aus der sich ergibt, dass dort kein Kleinbus verkehren darf.

Frage 4:

Unterscheidet der Senat bei seiner Bewertung zwischen

- a. der bloßen Befahrbarkeit einer Straße mit einem Kleinbus und
- b. den Anforderungen, die zusätzlich an die Einrichtung einer Haltestelle für den Fahrgastwechsel zu stellen sind?

Wenn ja: Welche der bislang genannten infrastrukturellen Defizite betreffen tatsächlich die Befahrbarkeit der Strecke und welche ausschließlich oder überwiegend die Einrichtung von Haltestellen?

Frage 5:

Sind nach Auffassung von Senat und BVG für die reine Durchfahrt eines Kleinbusses auf der vorgeschlagenen Ringroute zwingend

- a. Straßenverbreiterungen,
- b. grundlegende Straßenausbauten,
- c. der Bau befestigter Gehwege oder
- d. sonstige größere Straßenbaumaßnahmen erforderlich?

Wenn ja, bitte für jede Maßnahme den konkreten Straßenabschnitt, die Notwendigkeit sowie die zugrundeliegende Vorschrift benennen.

Frage 6:

Falls auf einzelnen Abschnitten die vorhandene Straßenbreite insbesondere wegen möglicher Begegnungsverkehre als problematisch angesehen wird: Welcheverkehrsorganisatorischen Lösungen wurden anstelle eines Straßenumbaus geprüft, beispielsweise

- a. eine konsequente Ringführung,
- b. eine Einbahnstraßenregelung,
- c. Begegnungsstellen,
- d. Haltverbote auf einzelnen Abschnitten oder
- e. andere punktuelle Maßnahmen?

Mit welchem jeweiligen Ergebnis?

Frage 7:

Wäre ein Kleinbusbetrieb grundsätzlich möglich, wenn auf Straßenabschnitten mit ungeeigneten Bedingungen keine Haltestellen eingerichtet werden, der Kleinbus diese Straßen jedoch lediglich durchfährt und Fahrgastwechsel ausschließlich an geeigneten Punkten stattfinden? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 1 bis 7:

Die Fragen 1 bis 7 werden auf Grund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Für die Einrichtung eines Linienbusverkehrs ist unter anderem die Erteilung einer Liniengenehmigung zwingende Voraussetzung. Die Liniengenehmigung muss durch ein Verkehrsunternehmen beantragt werden. Der zuständige Betriebsleiter des Verkehrsunternehmens muss für eine Antragsstellung den Linienweg inklusive der Haltestellen für sicher befahrbar beurteilen. Im Liniengenehmigungsverfahren können zudem die anhörungsberechtigten Stellen (u.a. Straßenverkehrsbehörden der Bezirke) Einwände gegen die Befahrbarkeit bestimmter Straßenzüge erheben.

Für die am 23.08.2026 umgesetzten Angebotserweiterungen im BVG-Busverkehr hat die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt die BVG im Vorfeld einer möglichen Bestellung und eines daran anschließenden Liniengenehmigungsverfahrens gebeten, auch die Möglichkeit der Einrichtung eines Kiezbusses auf der Müggelheimer Bergseite zu prüfen. Die BVG hat auf Basis einer Vor-Ort-Prüfung am 26. Mai 2026 (inklusive Vermessung der Straßenzüge) die Befahrbarkeit im Zweirichtungsverkehr abgelehnt. Sie hat dies wie folgt begründet:

„Als Betriebsleitung lehnen wir die derzeitige Einführung der Kiezbuslinie in Müggelheim aus nachfolgenden Gründen ab.

Sämtliche geplante Haltestellen sind nicht als solche eingerichtet. Auch sind die anvisierten Haltestellen nicht gemäß § 8 Abs. 3 PBefG barrierefrei ausgebaut. Sie befinden sich zwischen Straßenbäumen und rasenähnlichen Flächen. Hinsichtlich der gebotenen Sicherheit ein- und aussteigender Fahrgäste entspricht dieser Zustand nicht den geltenden Vorschriften. Darüber hinaus können diese Flächen im Winter nicht ordnungsgemäß geräumt werden, woraus sich weitere erhebliche Unfallgefahren ergeben.“

Weiterhin hat die BVG ausgeführt, dass die örtlichen Bedingungen für einen Linienbetrieb sehr ungünstig sind. Die Fahrbahnbreiten liegen teilweise bei weniger als 6,00 m. Der Krampenburger Weg weist zudem einen sehr schlechten Straßenzustand mit unebenem Pflasterbelag auf. Gehwege fehlen vielerorts oder sind aufgrund geringer Breiten und Bordhöhen von bis zu 25 cm nicht als Haltestellenflächen geeignet. Eine Prüfung der baulich notwendigen Maßnahmen für die Haltestellenstandorte bedarf einer weiteren Konkretisierung. Die Herstellung beziehungsweise der Ausbau der Haltestellen wäre mit dem zuständigen Straßenbaulastträger abzustimmen. Weitere Einschränkungen ergeben sich durch zahlreiche Grundstückszufahrten, parkende Fahrzeuge und teils in die Fahrbahn ragende Bäume.

Eine konsequente Ringführung entsprechend Frage 6a (über Ludwigshöheweg, Hornbacher Weg, Alsenzer Weg, Enkenbacher Weg, Krampenburger Weg) sowie die Einrichtung von Halteverboden an Engstellen und zwecks Schaffung von Begegnungsstellen sowie der Einsatz des Fahrzeugtyps City-Kleinbus (CKB) war von der BVG bei der Prüfung unterstellt.

Frage 8:

Wie viele Haltestellen beziehungsweise Haltepunkte wären aus Sicht von Senat und BVG mindestens erforderlich, um die Müggelheimer Bergseite mit einem solchen Ringverkehr sinnvoll zu erschließen? Welche Standorte auf oder nahe der vorgeschlagenen Ringroute kommen hierfür nach derzeitiger Einschätzung grundsätzlich in Betracht?

Antwort zu 8:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Für eine Erschließung der Müggelheimer Bergseite wurden vier Haltestellen vorgeschlagen.“

Zusätzlich zu den Bestandshaltestellen auf dem Müggelheimer Damm sind die von der BVG vorgeschlagenen vier neuen Haltestellen aus Sicht des Senats sachgerecht.

Frage 9:

Welche baulichen Mindestanforderungen müssten an diesen Haltepunkten zwingend erfüllt werden, damit dort ein Kleinbus halten und Fahrgäste sicher ein- und aussteigen können? Bitte unterscheiden zwischen:

- a. zwingenden Anforderungen aus rechtlichen beziehungsweise sicherheitstechnischen Gründen,
- b. Anforderungen an die Barrierefreiheit und
- c. darüber hinausgehenden Qualitätsstandards.

Frage 10:

Können für einen zunächst zeitlich begrenzten Pilotbetrieb vereinfachte oder temporäre Haltestellenlösungen eingesetzt werden, sofern Sicherheit und erforderliche Zugänglichkeit gewährleistet sind? Wenn ja: Welche Lösungen wären möglich? Wenn nein: Welche konkreten Vorschriften schließen dies aus?

Antwort zu 9 und 10:

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 9 und 10 gemeinsam beantwortet.

Neu einzurichtende Haltestellen müssen einen sicheren Fahrgastwechsel für alle Fahrgäste – also explizit auch auf Barrierefreiheit angewiesene Fahrgäste – ermöglichen und einen ÖPNV-Betrieb entsprechend der Anforderungen des §8 Abs. 3 PBefG sicherstellen. Provisorische Lösungen (z.B. aufgeklebte statt baulich fest verbauter taktiler Leitstreifen) sind hierbei grundsätzlich zulässig, vom Straßenbaulastträger jedoch instand zu halten und auf Grund der gesetzlichen Anforderungen des PBefG perspektivisch in regelkonforme Lösungen zu überführen.

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Für die vorgeschlagenen Haltestellenstandorte wäre insbesondere eine Befestigung der derzeitigen Grasnarbe erforderlich. Die konkreten rechtlichen und sicherheitstechnischen Anforderungen, die Anforderungen an die Barrierefreiheit sowie die darüberhinausgehende Qualitätsstandards sind im Zuge der weiteren Planung standortbezogen zu prüfen und mit dem zuständigen Bezirksamt abzustimmen.“

Frage 11:

Welche konkreten Investitionen wären erforderlich, wenn auf einen Ausbau der Straßen verzichtet und ausschließlich die für den Kleinbusbetrieb zwingend notwendigen Haltepunkte hergestellt würden? Bitte möglichst

- a. Anzahl der erforderlichen Haltepunkte,
- b. erforderliche Maßnahmen je Haltepunkt und
- c. überschlägige Kosten angeben.

Frage 12:

Wer wäre für Planung, Finanzierung und Herstellung dieser Haltepunkte jeweils zuständig und welche Möglichkeiten bestehen, die erforderlichen Investitionen

- a. aus Landesmitteln,
- b. durch die BVG beziehungsweise im Rahmen des Verkehrsvertrages,
- c. aus Förderprogrammen für Barrierefreiheit oder ÖPNV-Infrastruktur oder
- d. aus sonstigen zweckgebundenen Mitteln zu finanzieren, wenn dem Bezirk hierfür kurzfristig keine ausreichenden eigenen Mittel zur Verfügung stehen?

Antwort zu 11 und 12:

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 11 und 12 gemeinsam beantwortet.

Dem Senat liegen hierzu keine Erkenntnisse vor. Der Haltestellenneubau obliegt dem Straßenbaulastträger (in der Regel bezirkliche Straßenverkehrsbehörden).

Finanzierungsmöglichkeiten aus 12 a) bis d) bestehen nicht.

Frage 13:

Könnte die Einrichtung eines Zubringerverkehrs auf der Müggelheimer Bergseite auch stufenweise erfolgen, indem zunächst nur wenige geeignete Haltestellen eingerichtet und weitere Haltepunkte später ergänzt beziehungsweise barrierefrei ausgebaut werden? Wenn nein, welche konkreten Gründe stehen einem solchen Vorgehen entgegen?

Frage 14:

Welche Umlaufzeit erwartet die BVG für eine mit einem Kleinbus geeignete Ringroute auf der Bergseite mit Verknüpfung zum vorhandenen Busverkehr im Bereich Müggelheim/Dorf? Könnte diese Strecke mit

- a. einem einzigen Fahrzeug und
 - b. einem 30-Minuten-Takt
- betrieben werden? Wenn nein: Welcher Takt wäre mit einem Fahrzeug realistisch?

Frage 15:

Könnte ein Betrieb mit einem Fahrzeug beispielsweise montags bis freitags von 9 bis 15 Uhr im Einschichtbetrieb durchgeführt werden? Wenn nein: Welche konkreten betrieblichen oder arbeitsorganisatorischen Gründe stehen dem entgegen?

Frage 16:

Mit welchen überschlägigen jährlichen Betriebskosten wäre bei einem solchen Minimalangebot mit

- a. einem Kleinbus,
 - b. einem Fahrzeug,
 - c. einem 30-Minuten-Takt,
 - d. sechs Betriebsstunden täglich und
 - e. einem Betrieb montags bis freitags
- zu rechnen?

Frage 17:

Sofern die Befahrbarkeit der vorgeschlagenen Ringroute mit einem geeigneten Kleinbus grundsätzlich gegeben ist und lediglich die Herstellung einiger geeigneter Haltepunkte erforderlich wäre: Welche weiteren Gründe würden einer Einrichtung eines solchen Zubringerverkehrs entgegenstehen?

Antwort zu 13 bis 17:

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 13 bis 17 gemeinsam beantwortet. Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Bei der Konzeption von ÖPNV-Angeboten sind Fahrgastnutzen und Ressourceneinsatz angemessen zu berücksichtigen. Die Bedienzeiten und Haltestellenstandorte sind daher so zu gestalten, dass ein möglichst großer Teil des Fahrgastpotenzials erreicht wird. Ein auf die Zeit von 9 bis 15 Uhr beschränktes Angebot sowie der Verzicht auf einzelne Haltestellen würden wesentliche Nachfragezeiten und Teile des Fahrgastpotenzials nicht berücksichtigen. Die von der BVG untersuchte Variante sieht einen 20-Minuten-Takt von 6 bis 18 Uhr mit einem Fahrzeug vor. Die Umsetzung wäre im Verhältnis zu vergleichbaren Maßnahmen mit einem überproportionalen betrieblichen und finanziellen Aufwand verbunden.“

Eine stufenweise Einrichtung ist aus Sicht des Senats nicht sinnvoll, da in diesem Fall den vollen Betriebskosten der Linie nur ein eingeschränkter Fahrgastnutzen gegenüberstände.

Die Einrichtung einer neuen Buslinie setzt eine zusätzliche Bestellung und Finanzierung von Verkehrsleistungen durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt sowie die betriebliche Fähigkeit der BVG zur Erbringung dieses Zusatzangebots voraus. Die für August 2026 verfügbaren Mehrleistungen wurden vollständig für andere Linienleistungen in Gebieten mit stärkerem Einwohnerwachstum oder höherer Fahrgastnachfrage genutzt. Inwiefern weitere Mehrleistungen zu einem späteren Zeitpunkt möglich und finanzierbar sind, kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden.

Frage 18:

Ist der Senat bereit, gemeinsam mit der BVG und dem Bezirksamt Treptow-Köpenick kurzfristig eine Vor-Ort-Befahrung der vorgeschlagenen Ringroute mit einem tatsächlich für einen solchen Zubringerverkehr geeigneten Kleinbus durchzuführen, um

- a. die tatsächliche Befahrbarkeit der Strecke,
- b. mögliche Haltestellenstandorte und
- c. den tatsächlich zwingend erforderlichen infrastrukturellen Anpassungsbedarf festzustellen?

Wenn ja: Bis wann? Wenn nein: Warum hält der Senat eine praktische Überprüfung der Befahrbarkeit für nicht erforderlich?

Antwort zu 18:

Eine Klärung der Befahrbarkeit mit Bussen zu den angesprochenen Aspekten obliegt der BVG gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger.

Berlin, den 11.09.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt