

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Dennis Haustein (CDU)

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

zum Thema:

Aktueller Planungsstand Kiezbuslinie Nibelungenviertel

und **Antwort** vom 2. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. März 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Dennis Haustein (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25225
vom 13.02.2026
über Aktueller Planungsstand Kiezbuslinie Nibelungenviertel

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 (BVG AöR) sowie das Bezirksamt Lichtenberg von Berlin um Stellungnahmen gebeten. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie ist der aktuelle Planungs- und Umsetzungsstand der sogenannten „Kiezlinie Frankfurter Allee Nord (Kiezlinie FAN, künftig Linie 356)“ im Bezirk Lichtenberg?

Antwort zu 1:

In Übereinkunft mit der BVG ist es weiterhin vorgesehen, die neue Kiezlinie zwischen den Stationen S+U Lichtenberg / Siegfriedstraße und S+U Frankfurter Allee einzuführen, um die Gebietserschließung durch verringerte Entfernungen zur nächsten ÖPNV-Zugangshaltestelle zu erhöhen. Ziele sind eine verbesserte Anbindung der Gebiete (Lindenhof, Bornitzstraße und Ruschestraße) sowie das vereinfachte, direkte Erreichen von Fahrtzielen der Nahversorgung (Einkaufsmöglichkeiten, Rathaus Lichtenberg, Agentur für Arbeit, Ärztehaus Ruschestraße) und die verbesserte Anbindung an die Schnellbahnlinien (S-Bahnen in Lichtenberg und Frankfurter

Allee und U5). Konzipiert ist eine Streckenführung durch die Kriemhildstraße, Gotlindestraße, Siegfriedstraße, Bornitzstraße und Ruschestraße.

Um der BVG den Weg zurück zur stabilen Erbringung des bestellten Fahrplans zu ermöglichen, wurde mit der BVG im Verkehrsvertrag die Strategie „Stabilität vor Wachstum“ vereinbart. Das bedeutet praktisch, dass es Angebotsverdichtungen und neue Linien erst wieder ab 2030 geben kann, es sei denn, dieselbe Angebotsmenge wird an anderer Stelle durch Kürzungen substituiert.

Diese Neujustierung ist eine herausfordernde Aufgabe der nächsten Jahre. Der Verkehrsvertrag sieht in den Jahren 2028 und 2029 Optionen vor, um zusätzliche Verkehre bestellen zu können.

Hierzu teilt die BVG mit:

„Die Planung der Kiezlinie FAN ist weit vorangeschritten; insbesondere sind der Linienweg, Haltestellenstandorte, Betriebszeiten und der Bedientakt final abgestimmt. Auch eine bedingte Bestellung durch den ÖPNV-Aufgabenträger bei SenMVKU liegt vor. Zur Aufnahme des Linienbetriebs sind barrierefreie Haltestellen in der Frankfurter Allee (Ausstiegs- und Endhaltestelle S+U Lichtenberg), Gotlindestraße (beide Standorte), Bornitzstraße (direkt vor den Lichtenberger Werkstätten) und Frankfurter Allee (Ausstiegs- und Endhaltestelle S+U Frankfurter Allee) nötig. Die Verantwortung für den Bau der Haltestellen liegt beim Bezirk Lichtenberg.“

Frage 2:

Sind dem Berliner Senat inzwischen vom Bezirksamt Lichtenberg überarbeitete Planungsunterlagen für die Haltestellen Gotlindestraße/Kriemhildstraße vorgelegt worden, die den Vorgaben des Nahverkehrsplans sowie der AV Geh- und Radwege entsprechen? Wenn ja: wann wurden diese eingereicht und wie wurden sie durch den Senat bewertet? Wenn nein: aus welchen konkreten Gründen liegen trotz der seit 2024 laufenden Abstimmungen weiterhin keine angepassten Unterlagen vor?

Antwort zu 2:

Es liegen inzwischen Bauplanungsunterlagen vor, die den derzeit gültigen Stand der Technik abbilden. Zu den Unterlagen gab es zuletzt 2024 und 2025 Abstimmungen und im Folgenden Anpassungen. Zwischenzeitlich konnte durch die zuständige Prüfbehörde der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen die Prüfung der Bauplanungsunterlage positiv abgeschlossen werden. Die geprüften Unterlagen werden dem Bezirk kurzfristig zur Verfügung gestellt werden.

Frage 3:

Wie ist der aktuelle Planungs- und Umsetzungsstand des barrierefreien Ausbaus der Straßenbahn-Haltestellen auf der Siegfriedstraße sowie an der Haltestelle S+U Lichtenberg / Siegfriedstraße (jeweils getrennt dargestellt)? Sind entsprechende Planfeststellungsverfahren bereits eingeleitet worden?

Antwort zu 3:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Der barrierefreie Haltestellenausbau in der Siegfriedstraße (von Herzbergstr. bis Fanningerstr.) befindet sich in der Entwurfsplanung (Leistungsphase 3 HOAI). Für das Vorhaben Endhaltestelle S+U Lichtenberg/Siegfriedstraße wird das Planfeststellungsvorhaben vorbereitet. Der Beginn des Verfahrens wird für das 1. Quartal 2027 avisiert.“

Frage 4:

Wie ist der aktuelle Planungs- und Umsetzungsstand der Umgestaltung der Gudrunstraße im Zusammenhang mit der vorgesehenen Kiezlinie FAN?

Antwort zu 4:

Hierzu teilt das Bezirksamt mit:

„Im Zuge der Umgestaltung der Gudrunstraße werden auch die für die Kiezlinie in der Gudrunstraße notwendigen Bushaltestellen geplant. Derzeit befindet sich die Maßnahme in der Entwurfsplanung.“

Frage 5:

Welche konkreten Haltestellen der Kiezlinie FAN stehen in einem unmittelbaren sachlichen Zusammenhang

- a. mit dem barrierefreien Ausbau der Straßenbahnhaltstellen auf der Siegfriedstraße bzw. an der Haltestelle S+U Lichtenberg / Siegfriedstraße und
- b. mit der Umgestaltung der Gudrunstraße?

Antwort zu 5a:

Hierzu teilt das Bezirksamt mit:

„Die Bushaltestellen der Kiezlinie FAN und 256 am S+U Lichtenberg/Siegfriedstraße werden im Zuge der Einrichtung der Kiezlinie barrierefrei umgebaut. Die vorhandenen Haltestellen in der Siegfriedstraße Höhe des BVG Betriebshof Lichtenberg werden ebenfalls barrierefrei ausgebaut und werden Teil der Kiezlinie.“

Darüber hinaus teilt die BVG hierzu mit:

„Ein Großteil der Haltestellen in der Siegfriedstraße wird als barrierefreie Kap-Haltestelle errichtet, die eine gemeinsame Bedienung von Straßenbahn und Omnibus ermöglichen. Werden nach Verkehrsmitteln getrennt angelegte Haltestellen eingerichtet, sind diese für die Nutzung des entsprechenden Verkehrsmittels ausgelegt.

In der südlichen Siegfriedstraße wird die Kiezlinie FAN, wie heute die Linie 256, eine gemeinsame Haltestelle mit der Straßenbahn in Fahrtrichtung Norden vor der Hausnummer 1 bzw. 1a nutzen. Am Betriebshof Lichtenberg wird die Kiezlinie FAN in Fahrtrichtung Süden an

der bestehenden Haltestelle mit der Straßenbahn halten und in Fahrtrichtung Norden an einer separaten Haltestelle etwa vor Hausnummer 30, um in die Bornitzstraße abbiegen zu können.“

Antwort zu 5b:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Die Umgestaltung der Gudrunstraße ist eine Maßnahme des Bezirks Lichtenberg, die an die neue Endhaltestelle S+U Lichtenberg/Siegfriedstraße angrenzt.

Die Anforderungen der BVG für einen sicheren Linienbetrieb in der Gudrunstraße werden durch das vom Bezirk Lichtenberg beauftragte Planungsbüro maßgeblich in die Planung einbezogen. Dies betrifft die in der Gudrunstraße in östlicher Fahrtrichtung liegenden Haltestellen Gernotstraße, Kriemhildstraße und Zentralfriedhof.“

Frage 6:

Welche Voraussetzungen müssen aus Sicht der BVG und des Berliner Senats derzeit noch erfüllt werden, damit der Betrieb der Kiezlinie FAN aufgenommen werden kann?

Antwort zu 6:

Die Aufnahme des Betriebs dieser neuen Linie ist - wie ausgeführt - von der Schaffung infrastruktureller Anpassungen sowie von der betrieblichen Leistungsfähigkeit der BVG abhängig (siehe Antwort zu Frage 1). Darüber hinaus ist die Vereinbarkeit der Führung der Buslinie über die Bornitzstraße mit der dort geplanten Radschnellverbindung 9 zu klären.

Hierzu teilt die BVG mit:

„Voraussetzung für den Betrieb der Kiezlinie FAN ist, dass die in der Antwort auf Frage 1 genannten barrierefreien Haltestellen vom Bezirk gebaut werden. Darüber hinaus ist eine Linienkonzession notwendig, die rechtzeitig vor der Aufnahme des Linienbetriebs von der BVG beantragt wird.

Im Zuge des Linienverlaufs ist außerdem punktuell die Parkraumanordnung anzupassen, damit der Linienbus konfliktfrei verkehren kann. Damit einhergehend sind flankierende Maßnahmen zu betrachten, um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.“

Frage 7:

Welchen realistischen Zeithorizont sieht der Berliner Senat und die BVG derzeit für die Inbetriebnahme der Kiezlinie FAN, sofern die noch offenen infrastrukturellen und betrieblichen Voraussetzungen erfüllt werden?

Antwort zu 7:

Zu den betrieblichen Voraussetzungen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Die BVG teilt dazu mit:

„Der Zeithorizont für die Inbetriebnahme ist abhängig von der baulichen Fertigstellung der Haltestelleninfrastruktur und der Anpassungen des Parkregimes (siehe Antworten auf die Fragen 1 und 6).“

Frage 8:

Sieht der Berliner Senat in den derzeit geltenden gesetzlichen Vorgaben zur barrierefreien Planung von Haltestellen einen wesentlichen Grund dafür, dass Planungen und Genehmigungen einzelner Haltestellen verzögert oder verkompliziert werden? Bitte um Erläuterung.

Frage 9:

Hält der Berliner Senat vor dem Hintergrund der bisherigen Erfahrungen, eine Anpassung der gesetzlichen Regelungen zur barrierefreien Haltestellenplanung für erforderlich, um künftig eine einfachere, schnellere und praxisnähere Planung neuer Haltestellen zu ermöglichen? Wenn ja, welche?

Antwort zu 8 und 9:

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 8 und 9 gemeinsam beantwortet: Aus bundesgesetzlichen Regelungen ergeben sich aus Sicht des Senats keine Faktoren, die zu einer Verzögerung von Haltestellenplanungen führen. Die konkreteren Anforderungen und Grundsätze für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen bauen im Wesentlichen auf den Vorgaben aus Kapitel III.4.2 des Nahverkehrsplans (NVP) 2019–2023 auf, die mit dem NVP 2019-2023 in die Ausführungsvorschriften zu §7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) zu übernehmen waren. Auch diese sind deutlich formuliert und als Standard ebenfalls etabliert und praxisnah, so dass sich daraus keine verzögerten oder verkomplizierten Planungen ergeben.

Berlin, den 02.03.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt