

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Lars Düsterhöft (SPD)**

vom 17. Juli 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Juli 2019)

zum Thema:

Verkehrswende nach Oberschöneweide bringen – besserer Anschluss an den ÖPNV durch Verlängerung der Buslinie 365

und **Antwort** vom 06. August 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Aug. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Lars Düsterhöft (SPD)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20341
vom 17. Juli 2019**

**über Verkehrswende nach Oberschöneweide bringen – besserer Anschluss an den
ÖPNV durch Verlängerung der Buslinie 365**

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist jedoch bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie haben sich die Fahrgastzahlen der Buslinie 365 zwischen S-Bahnhof Baumschulenweg und Oberschöneweide seit der Eröffnung der Linie im Dezember 2016 entwickelt (bitte um Auflistung der Jahre 2017, 2018 und 1. Halbjahr 2019)?

Antwort zu 1:

Für das Jahr 2017 liegen keine Fahrgastzahlen vor, da die Buslinie 365 erst mit Eröffnung der Minna-Todenhagen-Brücke am 21. Dezember 2017 eingerichtet worden ist.

Die BVG teilt zu den Fahrgastzahlen der Jahre 2018 und 2019 mit:

„Die Linie 365 ist in das System regelmäßiger Fahrgastzählungen der BVG eingebunden. Für den Wochentagstyp Montag-Freitag haben wir in folgenden Erhebungszeiträumen die nachstehenden Fahrgastzahlen pro Tag ermittelt:

März 2018 (ohne Schulferien) 733
Oktober 2018 (ohne Schulferien) 1.245

März 2019 (ohne Schulferien)	1.266
April 2019 (ohne Schulferien)	1.200

Für den Wochentagstyp Samstag wurden die folgenden Fahrgastzahlen pro Tag ermittelt:

März 2018 (ohne Schulferien)	312
März 2019 (ohne Schulferien)	485

Für den Wochentagstyp Sonntag wurden die folgenden Fahrgastzahlen pro Tag ermittelt:

März 2018 (ohne Schulferien)	286
April 2019 (ohne Schulferien)	552“

Frage 2:

Welche Überlegungen seitens der BVG und/oder der Senatsverwaltung gibt es zur Weiterentwicklung der Buslinie 365?

Antwort zu 2:

Die Linie 365 soll nach Abschluss der Baumaßnahmen im Rahmen der Straßenbahn-Nord-Süd-Tangente einschließlich der Neugestaltung der Edisonstraße und einer damit im Zusammenhang stehenden Haltestelle Griechische Allee ihre endgültige Streckenführung erhalten. Dabei soll die derzeitige Schleifenstrecke Siemensstraße/ Edisonstraße/ Wilhelminenhofstraße durch einen Zweirichtungsverkehr über Siemensstraße-Griechische Allee mit einer Endhaltestelle in der Griechischen Allee östlich Edisonstraße ersetzt werden.

Frage 3:

Wurde seitens der Senatsverwaltung und/oder der BVG bereits eine Verlängerung der Linie geprüft? Wenn ja, welche Varianten und mit welchem Ergebnis?

Antwort zu 3:

Siehe Antwort auf Frage 2.

Eine weitergehende Verlängerung durch das Wohngebiet Oberschöneweide östlich Edisonstraße wird nicht als prioritär erachtet, da dieses gut durch die im dichten Takt verkehrende Straßenbahn angebunden ist.

Frage 4:

Wie bewertet die BVG und/oder die Senatsverwaltung die Idee der Verlängerung der Linie 356 von der Edisonstraße über die Straße An der Wuhlheide bis hin zur Weißkopfstraße Ecke Straße An der Wuhlheide?

Antwort zu 4:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Wir gehen davon aus, dass hier die Linie 365 gemeint ist. Eine Streckenführung dieser Linie von ihrem geplanten Endpunkt Griechische Allee/ Edisonstraße aus über Edisonstraße und An der Wuhlheide bis zur Weißkopfstraße/ An der Wuhlheide ergibt aus Sicht der BVG keinen wesentlichen Kundennutzen, da die Wohngebiete an der Straße An der Wuhlheide dabei keine Verknüpfung mit den Nahversorgungseinrichtungen und

Arbeitsstätten sowie Hochschulstandorten des Ortsteils Oberschöneweide in der Wilhelminenhofstraße erhalten würden.“

Frage 5:

Könnte durch eine Erweiterung der Linie, wie in Frage 4 skizziert, auch aus Sicht der Senatsverwaltung sowie der BVG der östliche Teil von Oberschöneweide besser erschlossen und so ein Beitrag zur Verkehrswende in Berlin geleistet werden? Wenn nein, weshalb nicht?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Der Kundennutzen einer Linienführung wie in Frage 4 skizziert wäre sehr eingeschränkt und würde lediglich aus einer Verbindung von den Wohngebieten an der Straße An der Wuhlheide zur Straßenbahn nach Köpenick (Linien 27, 60 und 67), Straßenbahn-Tangente (Linien M17, 21, 27, 37) sowie zum Knoten des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-Knoten) S-Bahnhof (S-Bhf.) Baumschulenweg sowie weiteren Buslinien bestehen. Bei der Konzeption von kiezorientierten ÖPNV-Angeboten ist jedoch nach Möglichkeit sicherzustellen, dass Wohngebiete und Nahversorgungseinrichtungen sowie andere Verkehrsschwerpunkte im lokalen Bereich optimal miteinander verknüpft werden. Dies ist bei der Antwort zu 4 beschriebenen Idee nicht zu erwarten.“

Der Nahverkehrsplan des Landes Berlin sieht für den östlichen Teil von Oberschöneweide einen Ausbau des ÖPNV-Angebots durch Taktverdichtungen der Straßenbahn, insbesondere der Linie 27, vor. Zusätzliche Busangebote für Oberschöneweide ständen dazu in Konkurrenz und sind daher nicht in Planung.

Frage 6:

Wie viele zusätzliche Fahrzeuge wären nötig, um die Linie bis zur Weißkopfstraße Ecke Straße An der Wuhlheide zu verlängern?

Antwort zu 6:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Für die unter Antwort zu 4 beschriebene Linienverlängerung wären zwei zusätzliche Eindeck-Omnibusse erforderlich.“

Frage 7:

Teilen die Senatsverwaltung und die BVG die Auffassung, dass eine zweite Verlängerung der Linie 365 bis hin zur Alten Försterei an Heimspieltagen des 1. FC Union eine weitere Möglichkeit wäre, die Anbindung des Fußballstadions an den ÖPNV zu verbessern? Wenn nein, weshalb nicht?

Antwort zu 7:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Eine Linie, die im 20-Minuten-Takt mit Eindeck-Omnibussen betrieben wird, ist aufgrund ihrer eingeschränkten Kapazität nicht in der Lage, größere Besuchermengen bei Veranstaltungen im Stadion optimal zu befördern (68 Plätze pro Fahrzeug). Insofern geht die BVG davon aus, dass bei Großveranstaltungen jeder Art der Schienenschnellverkehr

das Verkehrsmittel der Wahl darstellt, dessen Kapazitäten sinnvoll, allerdings in Grenzen, durch die Straßenbahn ergänzt werden können.“

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz teilt diese Auffassung.

Berlin, den 06.08.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz