

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Dr. Martin Sattelkau (CDU)

vom 16. Juni 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Juni 2025)

zum Thema:

**Fahrgastfreundlichkeit im Schienenersatzverkehr (SEV) in Köpenick –
Prüfung bürgernaher Alternativen**

und **Antwort** vom 1. Juli 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 2. Juli 2025)

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. 19/22951
vom 16. Juni 2025

über Fahrgastfreundlichkeit im Schienenersatzverkehr (SEV) in Köpenick – Prüfung
bürgernaher Alternativen

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. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie bewertet der Senat die Tatsache, dass Fahrgäste des Schienenersatzverkehrs (SEV) in der Köpenicker Altstadt beim Umstieg zwischen Straßenbahn und Bus am Schlossplatz einen etwa 260 Meter langen Fußweg zurücklegen müssen – insbesondere im Hinblick auf Mobilitätseinschränkungen, Witterungseinflüsse und die mehrjährige Bauzeit?

Antwort zu 1:

Infolge der Baumaßnahmen in der Köpenicker Altstadt steht nur noch ein begrenzter Straßenraum zur Verfügung. Die Sperrung der Straße „Alt-Köpenick“ in der aktuellen Bauphase verhindert eine direkte Anbindung des SEV an den Schlossplatz. Auf der jetzigen Route über Alter Markt, Landjägerstraße, Amtsstraße, Müggelheimer Straße und Kietzer Straße können die Ersatzbusse weitgehend staufrei an die Straßenbahn herangeführt werden, und Anwohnende

werden durch die Kürze der SEV-Streckenführung von zusätzlichem Lärm entlastet (vgl. Schriftliche Anfrage Nr. 19/22709). Direkt an der Straßenbahnstrecke lässt der begrenzte Straßenraum allerdings keine Ersatzbushaltestelle zu. Eine bauzeitliche Verlegung der Straßenbahnhaltestelle in die Nähe der aktuellen Ersatzbushaltestelle in der Kietzer Straße zur Verkürzung des Umsteigewegs lässt sich durch die straßenräumliche Situation in der Müggelheimer Straße nicht herstellen. Die vorgenommene Lösung, die Ersatzbushaltestelle in der Kietzer Straße mit einer Entfernung von 220 m zur Tramhaltestelle einzurichten, ist in der aktuellen Bauphase daher die unter den räumlichen Gegebenheiten kürzeste.

Voraussichtlich ab Dezember 2025 kann der SEV jedoch wieder über den Schlossplatz geführt werden, womit dann ein Umstieg mit deutlich kürzerem Fußweg möglich wird (ca. 60 Meter).

Frage 2:

Welche verkehrsorganisatorischen, betrieblichen oder finanziellen Gründe sprechen nach Kenntnis des Senats dafür, dass die SEV-Busse weiterhin am Schlossplatz halten und nicht – wie vorgeschlagen – bis zur Haltestelle Müggelheimer Straße/Wendenschloßstraße weitergeführt werden, wo ein direkter und barrierearmer Umstieg zu den Straßenbahnlinien 63 und 68 sowie zur Buslinie 165 möglich wäre?

Frage 5:

Welche Kriterien und Abwägungen haben zur Festlegung des aktuellen Umsteigepunktes am Schlossplatz geführt, obwohl dort kein direkter Anschluss zwischen Bus und Bahn besteht und ein längerer Fußweg erforderlich ist?

Antwort zu 2 und 5:

Die Fragen 2 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Eine Anbindung zur Wendenschloßstraße ist nur über die Landjägerstraße als Wendefahrt umsetzbar. Dabei ist die Landjägerstraße zwischen Amtsstraße und Wendenschloßstraße aufgrund ihres Zustands und ihrer Fahrbahnbreite nicht für einen regelmäßigen Ersatzverkehr geeignet. Darüber hinaus gibt es an der Ausfahrt aus der Landjägerstraße in die Wendenschloßstraße keine Lichtsignalanlagen bzw. Ampeln. Die starke Verkehrsbelastung der Straßenkreuzung Müggelheimer Straße/Wendenschloßstraße würde zu erheblichen Wartezeiten an dieser Stelle führen und somit zu einer erhöhten Betriebsinstabilität und starken Verspätungen. Im Sinne der Stabilität des Ersatzverkehrs im gesamten Linienverlauf wird die Führung durch die Amtsstraße beibehalten.

Darüber hinaus wurde ein angemessener Ressourceneinsatz berücksichtigt: eine verlängerte Führung hätte neben einer deutlichen höheren Stauanfälligkeit bedingt durch die unverhältnismäßig weite Zusatzstrecke noch weitere zusätzliche Fahrzeuge und weiteres zusätzliches Personal gebunden.“

Frage 3:

Ist dem Senat bekannt, ob die BVG oder die zuständige Verkehrsverwaltung bislang eine Prüfung dieser alternativen Linienführung des SEV bis zur Haltestelle Müggelheimer Straße/Wendenschloßstraße vorgenommen hat, und wenn ja, zu welchem Ergebnis gelangte die Prüfung?

Antwort zu 3:

Die BVG hat diese und andere alternative Linienführungen des SEV geprüft. Es wird auf die Antwort zur Fragen 2 und 5 verwiesen.

Frage 4:

Welche Möglichkeiten sieht der Senat, kurzfristig oder im weiteren Verlauf der Bauarbeiten bis 2027 den Umsteigepunkt des SEV so zu verlegen oder zu ergänzen, dass ein möglichst kurzer, sicherer und barrierefreier Übergang zwischen Straßenbahn und Ersatzbus sichergestellt wird?

Frage 6:

Welche Maßnahmen wurden seitens der BVG, der Verkehrslenkung oder der Senatsverwaltung bislang ergriffen oder sind geplant, um die Umsteigesituation für Fahrgäste – insbesondere für ältere Menschen, Familien mit Kindern und mobilitätseingeschränkte Personen – während der Bauarbeiten in Alt-Köpenick spürbar zu verbessern?

Antwort zu 4 und 6:

Die Fragen 4 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Mit der Führung der Ersatzverkehrsrouten über die fertiggestellte Straße „Alt-Köpenick“ und über den Schlossplatz ab voraussichtlich Dezember 2025 wird die Umsteigesituation deutlich verbessert werden. Zwischenzeitlich prüft die BVG die Verbreiterung des provisorischen Ersatzbushaltestellenkaps in der Kietzer Straße, um den wartenden Fahrgästen mehr Platz zu bieten.

Frage 7:

Welche Möglichkeiten sieht der Senat, Vertreterinnen und Vertreter des Bezirksamts Treptow-Köpenick sowie lokale Interessenvertretungen – wie Seniorenvertretungen, Behindertenbeauftragte oder Fahrgastinitiativen – in die Bewertung und Optimierung der Umsteigesituation im Schienenersatzverkehr einzubeziehen?

Antwort zu 7:

Die BVG steht zu Vorhaben und Projekten grundsätzlich immer dann in einem regelmäßigen Austausch mit lokalen Anspruchsgruppen, Seniorenvertretungen und den Bezirksbehindertenbeauftragten, wenn es bei der Umsetzung einen Spielraum gibt und die

konkrete Ausgestaltung offen ist. Dies ist beim vorliegenden Schienenersatzverkehr in der aktuellen Bauphase durch die Sperrung der Straße „Alt-Köpenick“ leider nicht gegeben.

Frage 8:

In welcher Form wurden die betroffenen Fahrgäste bislang über die Umsteigesituation am Schlossplatz sowie über mögliche Alternativen informiert und wie bewertet der Senat die Wirksamkeit dieser Kommunikation – insbesondere im Hinblick auf Ortsfremde und Menschen mit eingeschränkter Orientierung?

Antwort zu 8:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die BVG hat entsprechend der Komplexität der Maßnahme ein umfassendes Fahrgastinformationskonzept für diese Baumaßnahme entwickelt. Es besteht aus bewährten Bestandteilen, mit denen sich Fahrgäste vor und während der Fahrt informieren können.

1. Darstellung des veränderten Angebots in den Auskunftsmedien. Die BVG-Fahrinfo und andere Produkte stellen stets das gültige Fahrtenangebot dar, leiten unsere Fahrgäste zu Haltestellen und Ersatzhaltestellen und weist auf Umsteigepunkte hin. Verkehrsmeldungen finden sich auch auf bvg.de
2. Anpassung der Informationen an den Haltestellen (analog und digital), Darstellung des veränderten Angebots unter anderem mit Karten (analog und digital)
3. Anpassung von Daten und Ansagen im Fahrzeug

Zu Beginn der Baumaßnahme hat die BVG zudem Flyer an die Haushalte und Gewerbebetriebe verteilen lassen.“

Die Kommunikation erfolgt im üblichen Rahmen nach den Vorgaben des Nahverkehrsplans auch für Fahrgäste ohne Ortskenntnis und für barrierefreie Erfordernisse.

Frage 9:

Welche Erkenntnisse aus anderen Berliner Bezirken mit vergleichbaren langjährigen Schienenersatzverkehren könnten aus Sicht des Senats bei der Organisation eines barrierearmen Umsteigeknotens in Köpenick hilfreich sein?

Antwort zu 9:

Schienenersatzverkehrsmaßnahmen sind durch die lokalräumlich unterschiedlichen Straßenräume, betroffenen Linien, variierende Fahrgastaufkommen, alternative Fahrtmöglichkeiten und andere Bedingungen geprägt und daher in der Regel nicht vergleichbar.

Der begrenzte Straßenraum mit seinen schmalen Straßen und Fußwegen im Denkmalsbereich Altstadt Köpenick ist eine Herausforderung, die Abwägungsprozesse erfordert und letzten Endes Kompromisse verlangt, um alle beim Schienenersatzverkehr notwendigen Erfordernisse für die Fahrgäste, den Betrieb, die Anwohnenden etc. angemessen zu berücksichtigen.

Frage 10:

Ist dem Senat bekannt, ob für die verbleibende Bauzeit bis 2027 weitere bauliche oder organisatorische Änderungen im Bereich der Umstiegspunkte geplant sind, und wenn ja: Welche??

Antwort zu 10:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die mehrjährige Gesamtsperre unterteilt sich in mehrere Bauphasen in verschiedenen Bereichen der Altstadt Köpenick. Es wird angestrebt, in allen Bauphasen die Belange der einzelnen Herausforderungen aus Fahrgastsicht und Betriebsdurchführung bestmöglich zu berücksichtigen.“

Frage 11:

Inwieweit berücksichtigt der Senat bei der Bewertung des aktuellen Umsteigepunktes auch verkehrssicherheitsrelevante Aspekte – z. B. Querungen, Beleuchtung, Gehwegzustand – und welche Verbesserungen wurden diesbezüglich angestoßen oder geplant?

Antwort zu 11:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Der Straßenbaulastträger war in die Planung des Schienenersatzverkehrskonzeptes eingebunden.

Die vorübergehende Haltestelle am Schlossplatz wurde mit einer provisorischen Lichtsignalanlage (LSA) ausgestattet, um eine sichere Querung in Richtung der SEV-Haltestelle Kietzer Straße zu gewährleisten. Darüber hinaus steht die stationäre Lichtsignalanlage an der Kreuzung Müggelheimer Straße/Kietzer Straße zur Verfügung. Alle Wege, die sich im Eigentum des Straßenbaulastträgers befinden, sind befestigt. Die Haltestellen „Schloßplatz Köpenick“ und „Kietzer Straße“ sind barrierefrei erreichbar. Ebenso entspricht die Straßenbeleuchtung den regulären Vorgaben.“

Zudem wird die Verbreiterung des provisorischen Ersatzbushaltestellenkaps in der Kietzer Straße geprüft, um den wartenden Fahrgästen mehr Platz zu bieten.

Frage 12:

Welche Rolle spielen bei der Routenplanung und Festlegung von Haltestellen im Schienenersatzverkehr Aspekte der Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität – und wie werden diese konkret gegenüber wirtschaftlichen oder betrieblichen Überlegungen gewichtet??

Antwort zu 12:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die BVG plant die Haltestellen des Ersatzverkehrs möglichst an bestehenden Haltestellen von Bus und Straßenbahn, die zu großen Teilen bereits barrierefrei und gut ausgestattet sind. Wenn dies nicht möglich ist, wird durch zusätzliche bauliche Maßnahmen die Barrierefreiheit hergestellt. Leider ist es, wie in diesem Fall, aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht immer möglich eine adäquate barrierefreie Ersatzhaltestelle zu schaffen.“

Frage 13:

In welcher Weise wurden die bisher beim Senat oder bei der BVG eingegangenen Beschwerden oder Hinweise zur SEV-Situation in Alt-Köpenick ausgewertet, und welche konkreten Rückschlüsse oder Maßnahmen wurden daraus bisher abgeleitet? Bitte einzeln auflisten.

Antwort zu 13:

Der Senat hat eine Beschwerde zur Umsteigesituation erhalten, woraufhin die BVG gebeten wurde, die Verbreiterung des provisorisch errichteten Ersatzbushaltestellenkaps Kietzer Straße zu prüfen.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Insgesamt gab es 47 Beschwerden über den SEV, die bei der BVG eingegangen sind. Ein Großteil der Beschwerden bezieht sich auf die Pünktlichkeit des Ersatzverkehrs. Diese ist leider durch die allgemeine Verkehrslage stark beeinträchtigt, so dass der Einfluss der BVG nicht immer gegeben ist.“

Kategorie	Anzahl
Betrieb: Anschlüsse	1
Betrieb: Taktung	1
Betrieb: Baumaßnahmen – Umleitungen / Streckenführung	1
Betrieb: Geräusche / Baumaßnahmen BVG	1
Betrieb: Geräusche / Lärm Fahreigenschaft	2
Betrieb: Geräusche / Lärm Schiene	2
Betrieb: Baumaßnahmen – Umleitungen / Einrichtung SEV-Haltestellen	3
Betrieb: Linienführung	3
Betrieb: Verfrühung	7

Betrieb: Verspätung	8
Betrieb: Ausfall	18
Summe	47“

Berlin, den 01.07.2025

In Vertretung
 Britta Behrendt
 Senatsverwaltung für
 Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt