

## 17. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Irene Köhne (SPD)

vom 02. September 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. September 2014) und **Antwort**

#### **Erfahrungen mit der Umstrukturierung des Busnetzes in Steglitz-Zehlendorf - Kiezbezogener Bus-Nahraumverkehr für Krumme Lanke und Schlachtensee?**

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

Die Schriftliche Anfrage betrifft teilweise Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Frage zukommen zu lassen und hat daher die BVG AöR um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend gekennzeichnet wiedergegeben.

Frage 1: Welche Anregungen bzw. Eingaben sind bislang von Kundenseite in Bezug auf die Umstrukturierung des Busnetzes in Steglitz-Zehlendorf eingetroffen?

Antwort zu 1.: Zu den zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 vorgenommenen Änderungen des Buskonzeptes im Südwesten Berlins erreichten die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zum Jahreswechsel 2012/2013 drei Beschwerden von Fahrgästen. Diese bezogen sich auf kapazitative Einschränkungen auf der Linie M11 während der morgendlichen Verkehrsspitze sowie Angebotsreduzierungen der Linie 285 im Bereich Am Waldfriedhof. Bei den benannten Kritikpunkten erfolgte im April bzw. August 2014 eine Nachsteuerung durch die Bestellung zusätzlicher Verstärkerfahrten auf der Linie M11 und eine Anpassung der Betriebszeiten der Linie 285. Anschließend waren keine weiteren Beschwerden zu diesen Themen zu verzeichnen. Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Insgesamt gab es 117 Beschwerden zu diesem Thema (Linienführung) im Zeitraum 01.12.2012 bis 31.03.2013. Seit April 2013 sind keine weiteren Beschwerden mehr registriert worden.“

Frage 2: Welche Erfahrungen hat die BVG AöR mit der Umstrukturierung des Busnetzes in Steglitz-Zehlendorf gemacht (insbesondere Nachfrage der Linie X10, Rückgang der Fahrtichte an Bussen entlang der Clayallee bzw. Habelschwerdter Allee/Drakestraße)?

Antwort zu 2.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Jede durchgeführte Angebotsmaßnahme wird durch die BVG evaluiert und im Detail bei Bedarf nachgesteuert. Insgesamt waren die Maßnahmen des hier angesprochenen und im Dezember 2012 eingeführten "Südwest-Konzeptes" sehr positiv aufgenommen worden. Die zuvor nur mit eingeschränkten Bedienzeiten verkehrende ExpressBus-Linie X10 wurde seinerzeit deutlich aufgewertet und verkehrt seither an allen Wochentagen direkt zwischen Bahnhof Zoo und Zehlendorf / Teltow. Mit der Linie X11 wurde eine neue Direktverbindung vom U-Bhf Krumme Lanke über das Zehlendorfer Zentrum quer durch den Süden nach Schöneweide geschaffen, die später zum Flughafen BER geführt werden soll. Bereits ein Jahr nach Umsetzung zeigte das Konzept, das darüber hinaus auch die Linien M11, 117, 184 und 285 umfasst, einen eindeutigen Markterfolg. Die Fahrgastzahlen konnten auf den betroffenen Linien in 2013 um über 650.000 gegenüber 2012 gesteigert werden. Besonders erfreulich ist die Nutzung der Linie X10 im Einkaufs- und Freizeitverkehr.“

Kleinere Nachbesserungen bzw. Ergänzungen wurden im Jahr 2013 umgesetzt, wie z.B. zusätzliche Fahrten im Schülerverkehr im Bereich der Drakestraße sowie die Ausweitung der zeitlichen Bedienung auf dem Abschnitt der Linie 285 zwischen U-Bhf Oskar-Helene-Heim und Am Waldfriedhof (siehe zu 6.). In letztgenanntem Fall gab es im Vorfeld eine enge Abstimmung mit der Bezirksverwaltung Steglitz-Zehlendorf.“

Frage 3: Beabsichtigt die BVG AöR, bald wieder eine komplette Durchbindung aller Fahrten der Linie 285 von Zehlendorf Süd (Andréezeile) bis U-Bahnhof Oskar-Helene-Heim bzw. bis Am Waldfriedhof vorzunehmen?

Antwort zu 3.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Eine erneute komplette Durchbindung aller Fahrten der Linie 285 von Zehlendorf-Süd, Andréezeile über den Teltower Damm und die Clayallee zum U-Bhf Oskar-Helene-Heim bzw. bis Am Waldfriedhof ist aktuell nicht angedacht, da hierfür unter den aktuellen Rahmenbedingungen keine angemessene Nachfrage zu erwarten ist.“

Frage 4: Beabsichtigt die BVG AöR, zwischen Köningin-Luise-Str./Clayallee und S-Bahnhof Zehlendorf bzw. Zehlendorf Süd weitere Haltestellen zu Expressbushaltestellen umzufunktionieren, um so die entstandenen größeren Taktlücken an einigen Zwischenhaltestellen auszugleichen?

Antwort zu 4.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Die Einrichtung zusätzlicher ExpressBus-Halte auf dieser Relation wäre im Hinblick auf die Produkteigenschaften des ExpressBusses kontraproduktiv. Der ExpressBus soll den Fahrgästen gerade auf Relationen mit langen Reiseweiten eine hohe Reisegeschwindigkeit anbieten. Die wenigen nicht vom ExpressBus angefahrenen Haltestellen auf der genannten Relation sind mit einem im Hinblick auf die Nachfrage angemessenen Verkehrsangebot, mindestens im 20-Minuten-Takt, ausgestattet. In der Clayallee stehen abschnittsweise an diesen Haltestellen sogar mehrere Linien zur Verfügung, so dass sich dort ein dichter Takt ergibt.“

Frage 5: Beabsichtigt die BVG AöR, mit Blick auf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste die Haltestelle Türksteinweg in Zehlendorf Süd zu reaktivieren?

Antwort zu 5.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Nein, da die Haltestelle Türksteinweg früher auch kein Pendant in der Gegenrichtung hatte und die anliegenden Haltestellen mit rund 280 m in zumutbarer Entfernung liegen. Denkbar wäre eine leichte Lageanpassung der angrenzenden Haltestellen Am Birkenknick oder Laehrstraße. Grundvoraussetzung hierfür wäre die Akzeptanz der Verlegung seitens des Bezirks sowie die Bereitstellung der entsprechenden finanziellen Mittel für einen Umbau durch den Bezirk [...]“

Frage 6: Beabsichtigt die BVG AöR, möglichst bald eine Buslinien-Wiederanbindung der Haltestellen Waltraudstraße, Am Hegewinkel und Am Waldfriedhof vor 6 Uhr bzw. nach 22 Uhr (bzw. samstags vor 9 Uhr und sonn- und feiertags auch nach 20 Uhr) vorzunehmen? Kann - auch vor dem Hintergrund einer rasch zunehmenden Einwohnerzahl in diesem Bereich - bereits ein konkreter Termin zu dieser Umsetzung genannt werden bzw. ab wann steht dieser fest?

Antwort zu 6.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Eine Bedienung der genannten Teilstrecke der Linie 285 in den Tagesrandzeiten wurde im Zusammenhang mit der unter 2. beschriebenen Weiterentwicklung des Verkehrskonzepts in 2013 geprüft und aufgrund der sehr geringen Nachfrageerwartung verworfen. Die positive Entwicklung der Struktur, speziell der Einwohnerzahl, vollzieht sich nach Erkenntnis der BVG auch nicht im Bereich Am Waldfriedhof, sondern eher rund um den U-Bhf Oskar-Helene-Heim mit seinem relativ dichten ÖPNV-Angebot auch in den Randzeiten.“

Frage 7: Ist die BVG AöR dazu bereit, möglichst bald Planungen für einen kiezbezogenen Bus-Nahraumverkehr im Bereich Krumme Lanke (insbesondere Bereich Quermatenweg, Elvirasteig) einzuleiten (dabei ggf. auch Kleinbusse oder Verknüpfung mit bereits bestehenden Buslinien)? Welche Gründe würden dagegen sprechen?

Frage 9: Ist die BVG AöR dazu bereit, möglichst bald Planungen für einen kiezbezogenen Bus-Nahraumverkehr im Bereich Schlachtensee (insbesondere Matterhornstr.) einzuleiten (dabei ggf. auch Kleinbusse oder Verknüpfung mit bereits bestehenden Buslinien)? Welche Gründe würden dagegen sprechen?

Antwort zu 7. und 9.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Generell sind die finanziellen Mittel, mit denen Verkehrsleistungen erbracht werden, begrenzt. Eine kiezbezogene Bedienung des Bereichs rund um den U-Bhf Krumme Lanke muss daher wie jede Angebotserweiterung mit einer nennenswerten zu erwartenden Verkehrsnachfrage einhergehen, vom Aufgabenträger zusätzlich finanziert oder durch Kürzungen an anderer Stelle gegenfinanziert werden. Auch wenn im Zusammenhang mit dem Thema "wachsende Stadt" zusätzliche Mittel von der Senatsverwaltung zur Verfügung gestellt werden, so müssen diese vorrangig in Gebieten mit einer neuen oder zusätzlichen zu erwartenden Fahrgastnachfrage eingesetzt werden. Die hier genannten Bereiche „Elvirasteig“ und „Matterhornstraße“ weisen kaum eine dynamische strukturelle Entwicklung auf. Jede Verkehrsleistung, auch diejenige, welche ggf. mit Kleinbussen erbracht wird, muss jedoch auch wirtschaftlich in einem Mindestumfang vertretbar sein. Dies ist aus BVG-Sicht an dieser Stelle nicht der Fall.“

Frage 8: Welche Erfahrungen hat die BVG AöR mit der "Grunewald-Linie" 349 in den vergangenen Jahren seit deren Einführung gemacht?

Antwort zu 8.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Die Linie 349 weist aufgrund ihrer Lage im Netz nur eine sehr unterdurchschnittliche Fahrgastentwicklung auf, so dass aufgrund dieser Erfahrungen auch die Bedienung der unter Frage 7. und 9. genannten Bereiche eher kritisch zu sehen ist.“

Berlin, den 26. September 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Sep. 2014)