

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 25. Januar 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Januar 2024)

zum Thema:

Wer bremst die Tram M10 aus?

und **Antwort** vom 15. Februar 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Februar 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/18022
vom 25. Januar 2024
über Wer bremst die Tram M10 aus?

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Die Straßenbahnlinie M10 hat aufgrund ihrer hohen Fahrgastzahlen und vielen Umstiegsmöglichkeiten eine große Bedeutung für den innerstädtischen Verkehr, ist aber hinsichtlich der Durchschnittsgeschwindigkeit die langsamste Tramlinie Berlins.

Frage 1:

Wie haben sich bei der Linie M10 nach Informationen der BVG Durchschnittsgeschwindigkeit und Umlaufzeit zwischen den Endhaltestellen sowie die Zahl benötigter Fahrzeuge entwickelt (bitte die Werte auflisten für die Jahre 2016, 2019, 2022)

Antwort zu 1:

Nach Auskunft der BVG haben sich die angefragten Werte wie folgt entwickelt:

Jahr	Durchschnittsgeschwindigkeit (km/h)	Umlaufzeit (Minuten)	Anzahl der Fahrzeuge
2016	14,7	95	19
2019	14,5	100	20
2022	14,7	95	19

Frage 2:

In welchen Linienabschnitten der M10 treten nach Informationen der BVG während der Spitzenstunden des Kfz-Verkehrsaufkommens die größten durchschnittlichen Verlustzeiten im Vergleich zur verkehrsarmen Betriebszeit auf; und was hat die Senatsverkehrsverwaltung zur Minimierung dieser Zeitverluste unternommen (bitte auflisten: Linienabschnitt von bis, durchschnittliche Verlustzeit während der Hauptverkehrszeit, empfohlene Maßnahme, (ggf.) bereits umgesetzte Maßnahme, (ggf.) Zeitgewinn durch die bereits umgesetzte Maßnahme)?

Frage 4:

Ist der Vorrang der Tram M10 vor dem motorisierten Individualverkehr nach Einschätzung der BVG in ausreichendem Umfang gegeben, um die Fahrzeiten und den resultierenden Bedarf an Fahrzeugen und Fahrer:innen zu minimieren?

Antwort zu 2 und 4:

Die Fragen werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die größten durchschnittlichen Verlustzeiten von 2 bis 4 Minuten je Richtung treten gemäß Auskunft der BVG auf folgenden Abschnitten auf:

- Lesser-Ury-Weg <> S+U Hauptbahnhof
- U Bernauer Str. <> Wolliner Str.
- U Eberswalder Str. <> Husemannstr.
- Prenzlauer Allee/Danziger Str. <> Winsstr.
- Landsberger Al./Petersb. S. <> Straßmannstr.
- Bersarinplatz <> U Frankfurter Tor

Folgende Maßnahmen sind auf dem gesamten Streckenabschnitt der M10 geplant:

- Feinjustierung der Lichtsignalanlagen der Straßenbahnneubaustrecke Turmstraße I
- Feinjustierung der Lichtsignalanlage Invalidenstraße/ Chausseestraße
- Barrierefreier Umbau der Haltestellen im Bereich Eberswalder Straße/ Schönhauser Allee/ Danziger Straße mit entsprechender Anpassung der Lichtsignalanlage als längerfristige Maßnahme
- Planung und Umsetzung einer neuen verkehrsabhängigen Steuerung am Frankfurter Tor
- Gleisabmarkierung auf der Warschauer Brücke zusammen mit der Anpassung/ dem Umbau von drei Lichtsignalanlagen

Frage 3:

Wie viele signalisierte Knotenpunkte passiert die Linie M10 insgesamt, wie viele dieser Knotenpunkte verfügen über eine ÖPNV-Bevorrechtigung und bei wie vielen ist die ÖPNV-Bevorrechtigung aktuell aktiviert?

Antwort zu 3:

Die Linie M10 passiert insgesamt 52 signalisierte Knotenpunkte oder Querungsstellen. Davon verfügen 46 Knotenpunkte bzw. Querungsstellen über eine ÖPNV-Beeinflussung, die an 44 Knotenpunkten bzw. Querungsstellen aktiviert ist. An 2 Knotenpunkten bzw. Querungsstellen wird die verkehrsabhängige Steuerung nach technischen Anpassungen wieder aktiviert. An den übrigen 6 signalisierten Knotenpunkten befinden sich nach Knotenumbauten bzw. Austausch der Hardware neue verkehrsabhängige Steuerungen mit ÖPNV-Beeinflussung in der Projektierung.

Frage 5:

Welche Organisationseinheiten beschäftigen sich in der Senatsverkehrsverwaltung und der BVG wie häufig mit der Minimierung von verkehrsbedingten Verlustzeiten des ÖPNV?

Antwort zu 5:

Die Abteilungen IV und VI in der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt sind regelmäßig anlassbezogen mit der Minimierung von verkehrsbedingten Verlustzeiten im ÖPNV befasst. Darüber hinaus finden turnusmäßig Treffen mit der BVG statt. Welche Organisationseinheiten innerhalb der BVG mit der Minimierung von verkehrsbedingten Verlustzeiten des ÖPNV durch Maßnahmen im eigenen Zuständigkeitsbereich wie etwa der Behebung von Langsamfahrstellen oder der Planung und des Betriebs der ÖV-An- und -Abmeldesysteme an Lichtsignalanlagen erfasst sind, lässt sich kurzfristig nicht beantworten.

Frage 6:

Welche Möglichkeiten gibt es nach Auffassung der BVG zur Minimierung von verkehrsbedingten Verlustzeiten der M10

- a) hinsichtlich der Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen,
- b) hinsichtlich exklusiver Fahrwege für den ÖPNV?

Antwort zu 6:

zu a)

Die BVG regt an, zusätzlich zu den bereits geplanten Maßnahmen (vgl. Antwort auf Frage 2) an weiteren Lichtsignalanlagen die verkehrsabhängige Steuerung hinsichtlich Optimierungspotential zu überprüfen und ggf. anzupassen.

Der Senat weist darauf hin, dass ohne eine detaillierte Überprüfung unter Beachtung der jeweiligen Randbedingungen und erweiterten Vorgaben für die übrigen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr wie beispielsweise Querungsbedingungen oder eventuell notwendige getrennte Signalisierungen, eine Aussage zu tatsächlich bestehendem Optimierungspotential nicht möglich ist.

zu b)

Die BVG sieht exklusive Fahrwege auf folgenden Strecken als Möglichkeit zur Minimierung der Verlustzeiten an:

- ÖPNV-Spur Bernauer Straße Fahrtrichtung Warschauer Straße
- ÖPNV-Spur – Eberswalder Straße Fahrtrichtung Warschauer Straße
- abmarkierter Bahnkörper auf der Warschauer Brücke
- Invalidenstraße Fahrtrichtung Warschauer Straße mit teilweise abmarkiertem Bahnkörper und Schleusensignalisierung
- ÖPNV-Spur im Bereich U-Bahnhof Eberswalder Straße

Auf Basis bisheriger Prüfungen durch den Senat ist eine Abmarkierung des Gleisbereiches auf der Warschauer Brücke möglich, die noch in 2024 umgesetzt werden soll.

Frage 7:

Welche Maßnahmen wurden bei der Planung der M10-Verlängerung bis zur Turmstraße ergriffen, um die Vorgaben u.a. von §33 und §34 MobG BE bei der Straßenraumaufteilung und bevorrechtigten Signalisierung für den ÖPNV an Knotenpunkten Genüge zu tragen?

Antwort zu 7:

Für den Neubauabschnitt wurden, wo möglich, besondere Bahnkörper für die Straßenbahn geplant, parallel bereits Lagepläne für die Lichtsignalanlagen erstellt. Damit konnte die Planung frühzeitig im Sinne einer effizienten Lichtsignalanlagen-Steuerung beeinflusst werden.

Frage 8:

Welche Durchschnittsgeschwindigkeit erreicht die Tram auf dem Neubauabschnitt der M10-Verlängerung 2023 infolge der (Nicht-)Umsetzung von Maßnahmen für die ÖPNV-Beschleunigung?

Antwort zu 8:

Die BVG hat mitgeteilt, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit auf dem Neubauabschnitt der M10-Verlängerung 2023 beträgt

- Richtung 1 S+U Warschauer Str. = 15,61 km/h
- Richtung 2 U Turmstr. = 16,89 km/h

Der Senat weist darauf hin, dass auf der Neubaustrecke die betrieblichen Überprüfungen und die Optimierungen noch nicht abgeschlossen sind.

Berlin, den 15.02.2024

In Vertretung

Dr. Claudia Elif Stutz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt