

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 5. März 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 6. März 2024)

zum Thema:

Wer bremst die Tram M1 aus?

Wann wird die M1 schneller und wann fährt sie weiter?

und **Antwort** vom 21. März 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. März 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. 19/18490
vom 5. März 2024
über Wer bremst die Tram M1 aus?
Wann wird die M1 schneller und wann fährt sie weiter?

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.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Die Straßenbahnlinie M1 hat aufgrund ihrer hohen Fahrgastzahlen und vielen Umstiegsmöglichkeiten eine große Bedeutung für den innerstädtischen Verkehr, ist aber wegen häufiger Zeitverluste an Lichtsignalanlagen (LSA) hinsichtlich der Durchschnittsgeschwindigkeit eine sehr langsame Tramlinie.

Frage 1:

Wie haben sich bei der Linie M1 nach Informationen der BVG Durchschnittsgeschwindigkeit und Umlaufzeit zwischen den Endhaltestellen sowie die Zahl benötigter Fahrzeuge entwickelt (bitte die Werte auflisten für die Jahre 2017, 2019, 2021, 2023)

Antwort zu 1:

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

Jahr	Durchschnittsgeschwindigkeit (km/h)		Umlaufzeit (Minuten) je Streckenast	Anzahl der Fahrzeuge je Streckenast	Taktfrequenz je Streckenast
	Streckenast Rosenthal Nord	Streckenast Schillerstraße			
2017	15,46	15,55	120	6	20-Min-Takt
2019	15,16	15,08	120	9	15-Min-Takt
2021	14,74	14,64	112,5	8,5	15-Min-Takt
2023	14,74	14,64	112,5	8,5	15-Min-Takt

Anmerkung: In den Jahren 2021 und 2023 waren die beiden Streckenäste nach Rosenthal Nord und zur Schillerstraße fahrzeugumlaufseitig verknüpft. Die Fahrzeuge befahren vom Kupfergraben kommend abwechselnd die beiden Streckenäste. Dadurch wurden 17 Fahrzeuge zusammen für beide Streckenäste benötigt, das sind rechnerisch 8,5 je Streckenast.

Frage 2:

In welchen Linienabschnitten der M1 treten nach Informationen der BVG während der Kfz-Hauptverkehrszeiten die größten durchschnittlichen Verlustzeiten im Vergleich zur verkehrsarmen Betriebszeit auf; und welche konkreten Maßnahmen hat die Senatsverkehrsverwaltung zur Minimierung dieser Zeitverluste geplant (bitte tabellarisch auflisten:

- Linienabschnitt von bis,
- durchschnittliche Verlustzeit während der Hauptverkehrszeit,
- Hauptgrund Verluste (z.B. Rückstau vor LSA bei gemeinsamer Fahrstreifennutzung Tram+MIV, unzureichende ÖV-Bevorrechtigung an LSA, Behinderung durch ruhenden Verkehr, ...)
- empfohlene Maßnahme,
- geplanter Umsetzungstermin der Maßnahme)?

Antwort zu 2:

Die größten durchschnittlichen Verlustzeiten je Richtung treten auf folgenden Abschnitten auf:

- Steigung Weinbergsweg (Behinderung durch langsam fahrenden Radverkehr)
- S+U Pankow (stark frequentierte Haltestelle, gemeinsame Nutzung mit dem Bus)
- Berliner Straße zwischen S+U Pankow und Breite Straße (Behinderungen bei Einfahrt in die Haltestelle vor der Breiten Straße durch Kfz auf dem Gleis in Zusammenhang mit der am Straßenrand liegenden Bushaltestelle)

Der genaue Durchschnittswert der in diesen Bereichen entstehenden Verlustzeiten konnte durch die BVG nicht beziffert werden. Zu den genannten Örtlichkeiten liegen keine Maßnahmenempfehlungen zur Reduzierung der Verlustzeiten vor.

Frage 3:

In welchen Linienabschnitten mit welcher Länge nutzt die M1 Fahrstreifen gemeinsam mit dem Motorisierten Individualverkehr?

Antwort zu 3:

Der Anteil an eigenem Gleiskörper auf der Linie M1 liegt bei 27 %.

Die M1 nutzt alle Linienabschnitte außer die folgenden gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr:

- Zwischen Hauptstraße und Nordendstraße (Streckenast Rosenthal)
- S+U Pankow bis Bornholmer Straße
- Haltestelle U Rosenthaler Platz
- Hackescher Markt
- Haltestelle U Oranienburger Tor
- abschnittsweise durch Markierungen im Bereich der Gleisschleife Am Kupfergraben
- in der Haltestelle S+U Friedrichstraße

Frage 4:

Zwischen dem Abschnitt Pastor-Niemöller-Platz und S-Bahnhof Pankow (beide Richtungen) steht die Tram M1 sehr häufig aufgrund von PKW/LKW, die die Tram-Spur blockieren, im Stau und die Fahrtzeiten verlängern sich zum Leidwesen der Menschen, die mit der Tram unterwegs sind, erheblich. Welche Maßnahmen sind angedacht, um die Tram-Spur für die Tram freizuhalten?

Antwort zu 4:

Konkrete Maßnahmenvorschläge liegen dazu nicht vor.

Frage 5:

Wie viele LSA-geregelte Knotenpunkte passiert die Linie M1 insgesamt, wie viele dieser Knotenpunkte verfügen über eine ÖPNV-Bevorrechtigung (konkrete Verkehrsbeeinflussung zur Minimierung von LSA-Wartezeiten für die Tram) und bei wie vielen ist die ÖPNV-Bevorrechtigung aktuell aktiviert?

Antwort zu 5:

Die Linie M1 passiert insgesamt 39 signalisierte Knotenpunkte oder Querungsstellen. Davon verfügen 37 Knotenpunkte bzw. Querungsstellen über eine ÖPNV-Beeinflussung, die an 36 Knotenpunkten bzw. Querungsstellen aktiviert ist. An der Lichtsignalanlage (LSA) Schönhauser Allee / Danziger Straße ist die ÖPNV-Beeinflussung gegenwärtig wegen eines Gleisschadens und der daraufhin eingerichteten Langsamfahrstelle deaktiviert. An zwei Knotenpunkten ist gegenwärtig eine provisorische LSA mit Festzeitprogrammen im Vorgriff auf eine Neubau-LSA installiert. Die an diesen Stellen geplanten Neubau-LSA werden über eine ÖPNV-Beeinflussung

verfügen. Somit werden zukünftig alle 39 Knotenpunkte über eine ÖPNV-Beeinflussung verfügen.

Frage 6:

Ist der Vorrang der Tram M1 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 6:

Der Vorrang der Straßenbahnlinie M1 ist in dem Umfang gegeben, wie es bei der vorhandenen Trassierung unter Berücksichtigung der Belange der übrigen Verkehrsteilnehmenden (anderer ÖPNV, Kfz-Verkehr, Fuß- und Radverkehr) möglich ist.

Frage 7:

Wie häufig stimmen sich Senatsverkehrsverwaltung und BVG in Steuerungsrunden über die Minimierung von verkehrsbedingten Verlustzeiten des ÖPNV ab und wie viele Verkehrsmaßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung werden jährlich abgearbeitet (ohne reguläre Straßenbaumaßnahmen)?

Antwort zu 7:

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 der Schriftlichen Anfrage 19/18022 verwiesen. Die darüberhinausgehend abgefragten Informationen liegen dem Senat nicht aggregiert vor.

Frage 8:

Wo sieht die BVG konkrete Möglichkeiten zur Minimierung von verkehrsbedingten Verlustzeiten der Linie M1

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

Antwort zu 8:

zu a)

Die BVG regt an, an den LSA Schönhauser Allee / Danziger Straße sowie Breite Straße / Berliner Straße die verkehrsabhängige Steuerung hinsichtlich Optimierungspotential zu überprüfen und ggf. anzupassen.

Der Senat weist darauf hin, dass das Optimierungspotenzial an diesen LSA aufgrund vielfach konkurrierender Anforderungen (vgl. Antwort auf Frage 6) weitgehend ausgeschöpft ist.

zu b)

Die BVG sieht grundsätzlich jeden Meter zusätzlichen exklusiven Fahrweg als Möglichkeit zur Minimierung der Verlustzeiten an.

Frage 9:

Welches wäre vor dem Hintergrund ähnlicher Planungen von Tram-Neubaustrecken ein realistischer Zeitplan für den momentan avisierten Ringschluss zwischen den Linien M1 und 50 (bitte die Meilensteine Machbarkeitsbericht, Vorplanung, Genehmigungsplanung, Baubeginn, Inbetriebnahme auflisten)

Antwort zu 9:

Im Allgemeinen ist vom Beginn der Grundlagenuntersuchung an gerechnet mit einem Zeitbedarf von ca. 9 Jahren bis zur Inbetriebnahme zu rechnen. Die Grundlagenuntersuchung konnte zeigen, dass zur Erschließung der Elisabeth-Aue sowohl die Verlängerung der Straßenbahnlinie M1 als auch der Linie 50 sich als Vorzugsvariante herausgestellt hat. Die Kombination der beiden Streckenäste kann darüber hinaus einen infrastrukturseitigen Ringschluss ermöglichen. Der volkswirtschaftliche Nutzen wurde nachgewiesen. Mit einem Senatsbeschluss zur Umsetzung der Maßnahme würden die nachstehenden Arbeitsschritte anstehen.

Leistungsphasen	Geschätzte Dauer
Aktualisierung Grundlagenuntersuchung Lph 0/1	liegt vor
Vorplanung Lph 2	ca. 2,5 Jahre
Entwurfsplanung Lph 3	
Genehmigungsplanung	ca. 2,5 Jahre
Planfeststellungsverfahren Lph 4	
Ausführungsplanung Lph 5	ca. 0,5 Jahre
Bau	ca. 1,5 Jahre
Inbetriebnahme	ca. 2030/2031

Berlin, den 21.03.2024

In Vertretung

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