

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß und Dr. Stefan Taschner (GRÜNE)

vom 11. Juni 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Juni 2024)

zum Thema:

Wie werden die Straßenbahnen M4, M5, M6, M8, M13 und M17 schneller?

und **Antwort** vom 27. Juni 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 1. Juli 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (Bündnis 90/Die Grünen) und
Herrn Abgeordneten Dr. Stefan Taschner (Bündnis 90/Die Grünen)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/19429

vom 11. Juni 2024

über Wie werden die Straßenbahnen M4, M5, M6, M8, M13 und M17 schneller?

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 Straßenbahnen der Linien M4, M5, M6, M8, M13 und M17 haben mit hohen Fahrgastzahlen eine große Bedeutung für den innerstädtischen Verkehr, sind aber wegen häufiger Zeitverluste an manchen Straßenabschnitten und Lichtsignalanlagen (LSA) hinsichtlich ihrer Durchschnittsgeschwindigkeit langsamer geworden.

Frage 1:

Wie haben sich nach Informationen der BVG bei den Linien M4, M5, M6, M8, M13 und M17 Durchschnittsgeschwindigkeit, Umlaufzeit zwischen den Endhaltestellen, Taktfrequenz in der Hauptverkehrszeit, 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	Linie	Durchschnitts-Geschwindigkeit (in km/h)	Umlaufzeit (in min)	Taktfrequenz Hauptverkehrszeit	Anzahl Fahrzeuge
2017	M4	17,4	93	7/7/6 (SHAC<>FALK)	27
	M4		87	7/7/6 (SHAC<>ZING)	
	M5	17,1	150	20 (HBHF<>ZING)	13
	M5		110	10 (SHAC<>ZING)	
	M5		80	10 (LAPE<>ZING)	8
	M6	19,5	140	10 (SHAC<>RIES)	14
	M6		60	10 (LAPE<>SMAR)	6
	M8	19,8	150	10 (HBHF<>AHRF)	15
	M8		90	10 (LAPE<>AHRF)	9
	M13	17,8	140	10 (SWAR<>VIKL)	14
M17	19,9	110	10 (FALK<>SOAL)	11	
2019	M4	17,2	93	7/7/6 (SHAC<>FALK)	27
	M4		87	7/7/6 (SHAC<>ZING)	
	M5	16,6	150	20 (HBHF<>ZING)	13
	M5		110	10 (SHAC<>ZING)	
	M5		80	10 (LAPE<>ZING)	8
	M6	19,2	140	10 (SHAC<>RIES)	14
	M6		70	10 (LAPE<>SMAR)	7
	M8	19,3	150	10 (HBHF<>AHRF)	15
	M8		100	10 (LAPE<>AHRF)	10
	M13	18,2	140	10 (SWAR<>VIKL)	14
M17	18,4	120	10 (FALK<>SOAL)	12	
2021	M4	17,0	93	7/7/6 (SHAC<>FALK)	14
	M4		93	7/7/6 (SHAC<>ZING)	14
	M5	16,6	140	10 (HBHF<>ZING)	14
	M5		80	10 (LAPE<>ZING)	8

	M6	19,3	140	10 (SHAC<>RIES)	14
	M6		70	10 (LAPE<>SMAR)	7
	M8	19,4	150	10 (HBHF<>AHRF)	15
	M8		100	10 (LAPE<>AHRF)	10
	M13	18,4	140	10 (SWAR<>VIKL)	14
	M17	19,6	120	10 (FALK<>SOAL)	12
2023	M4	16,3	93	7/7/6 (SHAC<>FALK)	14
	M4		93	7/7/6 (SHAC<>ZING)	14
	M5	16,3	140	10 (HBHF<>ZING)	14
	M5		80	10 (LAPE<>ZING)	8
	M6	18,7	140	10 (SHAC<>RIES)	14
	M6		90	10 (LAPE<>BHMA)	9
	M8	19,3	150	10 (HBHF<>AHRF)	15
	M8		50	10 (SPRNG<>AHRF)	5
	M13	17,5	140	10 (SWAR<>VIKL)	14
	M17	19,9	160	10 (FALK<>SADL)	16

Legende:	
SHAC	Hackescher Markt
LAPE	Landsberger Allee/Peterburger Straße
RIES	Riesaer Straße
BHMA	Betriebshof Marzahn
HBHF	Hauptbahnhof
SPRNG	Springpfuhl
FALK	Falkenberg
SADL	Adlershof
ZING	Zingster Str.
VIKL	Virchow-Klinikum
AHRF	Ahrensfelde/Stadtgrenze
SMAR	S Marzahn
SOAL	Allee der Kosmonauten / Rhinstraße
SWAR	S Warschauer Straße

Frage 2:

In welchen Linienabschnitten der Linien M4, M5, M6, M8, M13 und M17 treten nach Informationen der BVG während der Kfz-Spitzenstunden größere und betriebsrelevante durchschnittliche 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 Kfz-Spitzenstunden,
- 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:

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.

Nach Auskunft der BVG ist die geforderte Aufstellung in tabellarischer Form nicht darstellbar. Die Verkehrsentwicklung ist ebenso dynamisch wie die möglichen Maßnahmen (z.B. Anpassung von Fahrzeiten, Optimierung von Knotenpunkten zur Steigerung der Durchlassfähigkeit). Nicht zuletzt haben die steigenden Fahrgastzahlen der letzten Jahre zu Fahrzeitmehrbedarfen geführt. Die BVG arbeitet daher mit mehreren Fahrzeitprofilen für verschiedene Tageszeiten und Verkehrslagen, um den unterschiedlichen Situationen Rechnung zu tragen. Die Linienabschnitte (siehe Frage 3), auf denen die Straßenbahnen den Verkehrsraum gemeinsam mit dem MIV und anderen Verkehrsteilnehmern nutzt, sind stauanfälliger und unpünktlicher als Linienabschnitte mit separater Fahrspur oder eigenem Gleiskörper. Hinzu kommen immer wieder temporäre Störungen durch Baustellen oder defekte LSA an relevanten Knotenpunkten.

Frage 3:

In welchen Linienabschnitten mit welcher Länge nutzen die Linien M4, M5, M6, M8, M13 und M17 Fahrstreifen gemeinsam mit dem Motorisierten Individualverkehr?

Antwort zu 3:

Auf folgenden Streckenabschnitten werden gemeinsame Fahrstreifen mit dem Kfz-Verkehr genutzt:

- M4, M5, M6 – Bernhard-Weiß-Straße von Waldzeckstraße bis Alexanderplatz (ca. 0,8 km)
- M4, M13 – Berliner Allee stadtauswärts von Smetanastraße bis Lindenallee (ca. 0,23 km)
- M4 – Karl-Lade-Straße (ca. 0,63 km)

- M5, M6 – Oderbruchstraße - Hohenschönhauser Straße von Weißenseer Weg bis Landsberger Allee (ca. 1,1 km)
- M5 – Konrad-Wolf-Straße – Hauptstraße von Weißenseer Weg bis Wartenbergstraße (ca. 2,8 km)
- M5, M8 – Invalidenstraße (ca. 2,7 km)
- M13 - Langhansstraße
- M13 – Kopernikusstraße – Wühlischstraße – Holteistraße – Weichselstraße – Scharnweberstraße (ca. 1,9 km)
- M13 – Gürtelstraße Fahrtrichtung Warschauer Straße
- M13 – Möllendorffstraße Fahrtrichtung Wedding zwischen Normannenstraße und Josef-Orlopp-Straße (ca. 0,7 km)
- M13 – Möllendorffstraße Fahrtrichtung Warschauer Straße zwischen Josef-Orlopp-Straße und Rutnikstraße (ca. 0,4 km)
- M17 – im Bereich S-Bahnhof Karlshorst – Treskowallee (ca. 0,14 km)
- M17 – Edisonstraße (ca. 1,1 km)
- M17 – Brückenstraße (0,4 km)

Frage 4:

Wie viele LSA-geregelte Knotenpunkte passieren die Linien M4, M5, M6, M8, M13 und M17 jeweils 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 (bitte getrennt nach Linien auflisten)?

Antwort zu 4:

Linie	LSA insgesamt	LSA mit ÖPNV-Beeinflussung	LSA mit ÖPNV-Beeinflussung aktiv
M4	31	30	27
M5	40	39	38
M6	44	43	43
M8	51	51	49
M13	50	49	46
M17	49	49	40

Frage 5:

Wo bestehen nach Informationen der BVG konkrete Möglichkeiten mit großem Potential zur Minimierung von verkehrsbedingten Verlustzeiten auf den Linien M4, M5, M6, M8, M13 und M17

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

Antwort zu 5:

Das Optimierungspotential von Lichtsignalanlagen kann sich nur aus einer Einzelfallprüfung ergeben und muss auch die Auswirkungen aller Randbedingungen mit einkalkulieren.

Die BVG regt grundsätzlich an, die Schaltung von Lichtsignalanlagen zu optimieren und sieht insbesondere die Einrichtung von exklusiven Fahrstreifen für die Straßenbahn auf stark befahrenen Abschnitten sowie den Ausbau von separaten Gleisbereichen zur Vermeidung von Staus als Möglichkeit zur Minimierung von Verlustzeiten an.

Berlin, den 27.06.2024

In Vertretung

Johannes Wieczorek

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt