

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 13. März 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. März 2025)

zum Thema:

**Schienenersatzverkehr Tram M1, M13, 50 - wann werden die Menschen wieder
verlässlich mitgenommen?**

und **Antwort** vom 27. März 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. März 2025)

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. 19/21982
vom 13. März 2025
über Schienenersatzverkehr Tram M1, M13, 50 – wann werden die Menschen wieder
verlässlich mitgenommen?

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Wie schon häufiger in der letzten Zeit, sind die drei Straßenbahnlinien M1, M13, 50 unterbrochen. Mit dem Busersatzverkehr wird derzeit nur ein kleiner Teil der Kapazität angeboten.

Frage 1:

In welchen konkreten Abschnitten und für welche Zeitperioden sind die die drei Tramlinien M1, M13, 50 unterbrochen und werden nur mit Schienenersatzverkehr (SEV) bedient?

Antwort zu 1:

Die BVG teilt mit:

„Die Unterbrechungen der Tramlinien mit entsprechendem Schienenersatzverkehr sind wie folgt geplant:

- Tram M1 vom 03.03.2025 bis 30.06.2025 (zwischen U Eberswalder Straße und Schillerstraße bzw. Rosenthal)

- Tram 50 vom 03.03.2025 bis 11.04.2025 (zwischen Björnsonstraße und Guyotstraße) sowie 11.04.2025 bis 30.06.2025 (zwischen Virchow-Klinikum und Guyotstraße)
- Tram M13 vom 10.03.2025 bis 31.03.2025 (zwischen Traveplatz und S+U Warschauer Straße) sowie vom 11.04.2025 bis 30.06.2025 (zwischen Virchow-Klinikum und Prenzlauer Allee/Ostseestraße) sowie vom 30.06.-28.07. (Prenzlauer Allee/Ostseestraße und Björnsonstraße)“

Frage 2:

Welches sind die konkreten Örtlichkeiten und die Art der Bauarbeiten, die zur Unterbrechung der Tramlinien M1, M13, 50 führen?

Antwort zu 2:

Die BVG teilt mit:

„Im Bereich Bornholmer Straße/Wisbyer Straße wird eine Grundinstandsetzung der Gleisanlagen durchgeführt, dabei werden größere Gleisabschnitte ausgebaut, Weichen ausgetauscht und ca. 120 Meter neues Gleis verlegt. Die durch die Sperrung entstandene Unterbrechung des Linienbetriebs nutzt die BVG zudem, um im Bereich Berliner Straße/Breite Straße Gleisinstandsetzungen und einen Weichenaustausch vorzunehmen sowie die Straßenbahn-Haltestelle ‚Pankow Kirche‘ zu erneuern. Die Linie M13 ist seit dem 10.03. und noch bis zum 30.03. im Bereich der Warschauer Brücke unterbrochen, da Deckenschlussarbeiten und Reparaturen an den Schienenbefestigungen zur Instandhaltung der Straßenbahnanlagen durchgeführt werden.“

Des Weiteren finden im Rahmen der aktuellen Sperrung zwischen Traveplatz und Warschauer Straße Gleisbauarbeiten am Knoten Wühlischstraße/Holteistraße statt.

Zusätzlich wird es Gleisbauarbeiten in der Indira-Gandhi-Straße geben, die voraussichtlich im Zeitraum 28.-31.03.2025 zu einem räumlich verlängerten Ersatzverkehr bei der Tram M13 zwischen Weißer See und S+U Warschauer Straße führen.

Frage 3:

Wie häufig müssen Bauarbeiten dieser Art in den Streckenabschnitten durchgeführt werden und wie ließe sich die Häufigkeit minimieren?

Antwort zu 3:

Die BVG teilt mit:

„Weichen- und Gleisanlagen werden für eine Mindestliegedauer von rund 20 Jahren verlegt. Während dieser Zeit müssen wiederholt reguläre Instandhaltungsarbeiten durchgeführt werden. Die Häufigkeit dieser Arbeiten ist abhängig von der Art und Stärke der Belastungen, denen die Anlagen ausgesetzt sind (z. B. durch Kfz- oder LKW-Verkehr, Anzahl an Straßenbahnfahrten). Haben die Anlagen das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht, sind Grundinstandsetzungen notwendig. Sowohl kleinere Instandhaltungsmaßnahmen als auch Grundinstandsetzungen können eine Sperrung eines Streckenabschnitts erforderlich machen. Dies betrifft grundsätzlich alle Strecken im gesamten Berliner Tram-Liniennetz.“

Frage 4:

Wie viele Fahrgäste je Stunde nutzen sonst nach Berechnungen der BVG während der Hauptverkehrsstunden die drei Tramlinien M1, M13, 50 in den aktuell unterbrochenen Abschnitten?

Antwort zu 4:

Die BVG teilt mit:

„Die durchschnittlichen Fahrgastzahlen in den Hauptverkehrszeiten von 7 Uhr bis 10 Uhr und 15 Uhr bis 18 Uhr im Zeitraum von Montag bis Freitag während der Schulzeit auf den entsprechenden Linien betragen jeweils in beide Richtungen für die

- M1* zwischen U Eberswalder Straße und Schillerstraße bzw. Rosenthal ca. 18.000 beförderte Personen
- M13 zwischen Traveplatz und S+U Warschauer Straße ca. 5000 beförderte Personen

sowie für die

- 50 zwischen Björnsonstraße und Guyotstraße ca. 13.500 beförderte Personen.

* Im Messzeitraum bestanden ebenfalls Baumaßnahmen auf der Linie M1.

Hinweis: Da die Linien in mehreren Teilabschnitten unterbrochen sind, orientiert sich die Kalkulation des Schienenersatzverkehrs am höchst ausgelasteten Abschnitt der Linien in den jeweils unterbrochenen Teil-Abschnitten.“

Bei den benannten Fahrgastzahlen handelt es sich um Tageswerte.

Frage 5:

Wie hoch ist in der Hauptverkehrszeit die fahrplanmäßige stündliche Transportkapazität mit Straßenbahnen und wie groß ist sie mit dem aktuellen Schienenersatzverkehr?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt mit:

„Auf der M1 verkehren im Regelbetrieb im überlagernden Abschnitt beider Äste Rosenthal und Schillerstraße bis Grabbeallee/Pastor-Niemöller-Platz je Richtung 8 Fahrten mit 40-Meter-Straßenbahn-Zügen mit einer Kapazität von ca. 230 Fahrgästen je Zug. Damit besteht in diesem Abschnitt bis Grabbeallee/Pastor-Niemöller-Platz je Richtung eine Kapazität der Straßenbahn M1 von knapp 1840 Fahrgästen pro Stunde.

Der Bus-Ersatzverkehr der M1 verkehrt im Abschnitt S+U Pankow bis Grabbeallee/Pastor-Niemöller-Platz je Richtung mit 12 Fahrten pro Stunde bei ca. 100 Plätzen pro Bus und somit mit einer Kapazität von 1200 Plätzen.

Der Bus-Ersatzverkehr der M1 verkehrt im Abschnitt S+U Pankow bis U Eberswalder Straße je Richtung mit 4 Fahrten pro Stunde bei ca. 100 Plätzen pro Bus und somit mit einer Kapazität von 400 Plätzen, wobei parallel die U-Bahn-Linie U2 je Richtung mit 14 Fahrten pro Stunde mit 650 Plätzen pro Bahn eine Kapazität von 9100 Plätzen sicherstellt und den Schienenersatzverkehr der M1 in diesem Abschnitt entlastet.

Auf der Linie 50 verkehrt der Ersatzverkehr je Richtung mit 6 Fahrten pro Stunde mit ca. 100 Plätzen pro Bus und somit einer Kapazität von 600 Plätzen, wobei in der morgendlichen Hauptverkehrszeit das Angebot von Guyotstraße Richtung S+U Pankow auf 12 Fahrten und somit 1200 Plätze verdoppelt wird.

Auf der Linie M13 ist je Richtung mit 6 Fahrten pro Stunde mit ca. 100 Plätzen pro Bus eine Kapazität von 600 Plätzen vorgesehen, wobei sich M13 und die Linie 50 im Abschnitt [Schönhauser Allee/Bornholmer Str.—Virchow-Klinikum] überlagern und ergänzen.“

Der Senat ergänzt, dass auf den Linien M13 und 50 im Regelbetrieb Straßenbahnen mit einer Kapazität von ca. 230 Fahrgästen je Zug eingesetzt werden, d.h. in der Hauptverkehrszeit mit mindestens 1.380 Plätzen je Stunde und Richtung.

Frage 6:

Wie stellt die BVG sicher, dass auch Menschen mit Kinderwagen und Mobilitätshilfen trotz der momentanen Überlastung in den Bussen des SEV mitgenommen werden?

Antwort zu 6:

Die BVG teilt mit:

„Durch die Anpassung des Konzeptes zum Beginn der KW 12, die veränderte Teilroutenführung über U2 und S-Bahn und die Erhöhung der Transportkapazität der SEV Busse um 25 % wird ein Rückgang in der Auslastung erwartet und damit auch eine verbesserte Situation für Menschen mit Kinderwagen und Mobilitätshilfen.“

Frage 7:

Welche Maßnahmen sind geplant, damit die stündliche Transportkapazität des SEV während der Hauptverkehrszeit verbessert wird?

Antwort zu 7:

Die BVG teilt mit:

„Dieses neue Konzept sieht eine Trennung des SEV der M1 am S+U Pankow in einen nördlichen und einen südlichen Bereich vor. Ziel ist es, die Stabilität und Kapazität im nördlichen Bereich des S+U Pankow zu erhöhen, in dem die Fahrgäste kaum Ausweichmöglichkeiten haben.“

Im Detail stellen sich die Kapazitätsmaßnahmen beim SEV der M1 für den Zeitraum der Hauptnachfrage (Tagesverkehr) im Vergleich bis 16.03. und ab 17.03. wie folgt dar:

Abschnitt	Angebot tagsüber Mo-Fr 6-21 Uhr bis 16.03.	Angebot tagsüber Mo-Fr 6-21 Uhr ab 17.03.	Veränderung
Rosenthal Nord—Pastor-Niemöller-Platz	15-Minuten-Takt	10-Minuten-Takt	Taktverdichtung, 50 % mehr Kapazität
Schillerstraße—Pastor-Niemöller-Platz	15-Minuten-Takt	10-Minuten-Takt	Taktverdichtung, 50 % mehr Kapazität
Pastor-Niemöller-Platz S+U—Pankow/Masurenstr.	7,5-Minuten-Takt	5-Minuten-Takt	Taktverdichtung, 50 % mehr Kapazität
S+U Pankow/Hadlichstr.—U Eberswalder Straße	7,5-Minuten-Takt	15-Minuten-Takt	Angebotsausdünnung, 50 % weniger Kapazität, aber Verweis auf parallelen U2-Betrieb mit bis zu 4,5-Minuten-Takt

Im veränderten Konzept muss im Gegensatz zu vorher am S- und U-Bahnhof Pankow umgestiegen werden.“

Die BVG teilt weiter mit:

„Die Anpassung wurde zum 17.03.2025 umgesetzt.

Zusätzlich haben wir zur besseren Orientierung für die betroffenen Fahrgäste und der Verdeutlichung der Umfahrmöglichkeiten noch einmal in der Fahrgastinformation nachgesteuert und weitere Infopunkte implementiert.

Wir gehen davon aus, dass mit Umsetzung des neuen SEV-Konzeptes mehr Stabilität im Linienbetrieb erfolgt und mit den geänderten Beförderungs-Kapazitäten und Fahrgast-Lenkungen eine erhebliche Entlastung für die Fahrgäste eintritt. Bis die getroffenen Maßnahmen vollumfänglich greifen, kann es für gewöhnlich etwas Zeit in Anspruch nehmen. Wir beobachten

die Auswirkungen des verbesserten SEV-Konzepts daher kontinuierlich, um im Bedarfsfall nachjustieren zu können.“

Frage 8:

Ist nach Auffassung der Senatsverkehrsverwaltung mit dem aktuellen SEV ein ausreichendes Ersatzangebot für die drei Straßenbahnlinien geschaffen worden?

Antwort zu 8:

Die BVG ist für einen angemessenen Ersatzverkehr verantwortlich. Dabei sind die Kapazitätsstandards des Verkehrsvertrages zwischen BVG und Land Berlin einzuhalten. Das derzeitige Ersatzangebot für die Linie M13 in Friedrichshain erfüllt die Anforderungen. Das ursprüngliche, bis 16.03. gefahrene Ersatzangebot für die Linien M1 und 50 in Pankow war nicht ausreichend. Der Senat wird die Auslastungssituation weiter beobachten.

Frage 9:

Warum wurden außer den vier kurzen Abschnitten an den Zufahrten zur Kreuzung Schönhauser Allee/Bornholmer/Wisbyer Str. keine weiteren Bussonderfahrstreifen angeordnet?

Antwort zu 9:

Die BVG teilt mit:

„Für die M1 wurde ein längerer Bussonderfahrstreifen auf der Berliner Straße auf Höhe des Therapie- und Gesundheitszentrums Esplanade in Richtung Süden eingerichtet. Eine weitere Ausweitung ab Brennerstr. befindet sich derzeit Prüfung. Weitere Möglichkeiten wurden ebenfalls geprüft, allerdings verworfen, da der Gesamtverkehrsfluss stark behindert worden wäre.

Für die M13 konnten in enger Abstimmung mit der Verkehrsverwaltung weitreichende Bussonderfahrstreifen geplant und genehmigt werden, die ab dem 11.04.25 umgesetzt werden.“

Frage 10:

Warum wurden in der Schönhauser Allee keine Anpassungen an der LSA vorgenommen, die auch den Bussen genauso wie die regulären Trams bevorrechtigt Einfahrt in den Haltestellenbereich gewährleisten?

Antwort zu 10:

Die BVG teilt mit:

„Der Ersatzverkehr wurde so weit möglich an den LSA beschleunigt und bevorrechtigt. Solange Busse allerdings mit dem MIV im Stau stehen, können Bevorrechtigungen an Ampeln nicht greifen.“

Berlin, den 27.03.2025

In Vertretung

Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt