

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 1. Juli 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. Juli 2026)

zum Thema:

Nachfrage zu: Tempo für die Tram - Beschleunigung von Straßenbahnen

und **Antwort** vom 19. Juli 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Juli 2026)

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. 19/26555
vom 1. Juli 2026
über Nachfrage zu: Tempo für die Tram – Beschleunigung von Straßenbahnen

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Die Straßenbahn hat mit ihren hohen Fahrgastzahlen eine große Bedeutung für den innerstädtischen Verkehr, wird aber wegen häufiger Zeitverluste an manchen Straßenabschnitten immer langsamer und steht unnötig lange an Lichtsignalanlagen (LSA).

Frage 1:

Wie haben sich nach Informationen der BVG bei den einzelnen Tramlinien Reisegeschwindigkeit, Fahrzeiten und Bedarf an Fahrzeugen und Fahrer:innen entwickelt (bitte tabellarisch je Tramlinie (und ggf. verkürzte Laufwege) für die Jahre 2021, 2022, 2023, 2024, 2025 auflisten: Streckenlänge, Durchschnittsgeschwindigkeit, Umlaufzeit, Taktfrequenz in der Hauptverkehrszeit, Pünktlichkeit, Zahl benötigter Fahrzeuge und Straßenbahnführer*innen)?

Antwort zu 1:

Antwort der BVG:

„Insgesamt ist festzustellen, dass sich die Durchschnittsgeschwindigkeiten im Straßenbahnnetz eher verlangsamt haben. Zwar konnten auf einzelnen Linien punktuell Verbesserungen erzielt bzw. das Geschwindigkeitsniveau stabil gehalten werden, weitere Maßnahmen zur Beschleunigung sind jedoch weiterhin notwendig.

Insbesondere Bauprojekte, eine gestiegene Anzahl von Langsamfahrstellen, neu eingerichtete Begegnungsverbote sowie Lichtsignalanlagen mit Festzeitschaltungen beeinträchtigen die Durchlassfähigkeit und wirken sich dämpfend auf die Durchschnittsgeschwindigkeit vieler Linien aus. Verstärkt wird diese Entwicklung durch vermehrte Betriebsvorkommnisse sowie Veranstaltungen und Streiks im Straßenland. Die Beschleunigung des Oberflächenverkehrs ist ein wesentlicher Hebel zur Verbesserung von Pünktlichkeit, Stabilität und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Hierfür sind insbesondere die Priorisierung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen, eigene bzw. abmarkierte Verkehrsflächen für Straßenbahnen, die Beseitigung betrieblicher Engpässe sowie eine frühzeitige Berücksichtigung der Belange des ÖPNV bei Baumaßnahmen von zentraler Bedeutung.

Die Werte der Durchschnittsgeschwindigkeit (Ist-Reisegeschwindigkeit) in km/h können folgender Tabelle entnommen werden:

Linie	2021	2022	2023	2024	2025
Linie 12	14,7	15,4	15,1	14,4	15,0
Linie 16	20,3	20,0	19,9	19,8	19,4
Linie 18	21,6	21,3	20,0	19,5	19,4
Linie 21	17,4	17,1	17,0	16,5	16,5
Linie 27	19,3	19,5	19,4	19,2	19,3
Linie 37	18,6	18,2	18,6	17,9	17,3
Linie 50	19,1	18,6	18,8	18,6	18,5
Linie 56	18,8				
Linie 60	18,0	17,5	17,6	18,9	17,0
Linie 61	18,7	17,5	18,2	18,5	20,3
Linie 62	16,8	17,2	16,6	17,2	18,5
Linie 63	16,4	16,7	16,0	16,9	16,6
Linie 67	18,1	18,1	18,7	19,4	17,4
Linie 68	19,3	19,0	19,5	19,2	20,0
Linie M1	15,1	15,0	15,5	15,7	15,0
Linie M10	14,9	14,6	14,3	14,2	14,2
Linie M13	18,3	17,7	17,5	17,3	17,1
Linie M17	19,5	19,0	19,9	19,3	18,5
Linie M2	14,9	15,2	15,2	15,4	15,0
Linie M4	17,0	17,1	16,3	16,6	16,8

Linie M5	16,6	16,6	16,3	16,1	15,7
Linie M6	19,4	18,9	18,7	18,9	18,7
Linie M8	19,5	19,4	19,3	19,2	18,6
Linienteil 16					16,1
Linienteil 18			18,2	17,0	21,2
Linienteil 21					17,1
Linienteil 27	19,2	20,6	20,9		18,1
Linienteil 37	16,6				
Linienteil 60		18,9			
Linienteil 61	16,7			18,2	
Linienteil 62	17,8		20,2	17,4	16,4
Linienteil 63	17,1				
Linienteil 67		20,4			
Linienteil 68					
Linienteil M1	18,2	18,1		18,2	
Linienteil M10			14,2		
Linienteil M13	17,1	16,4	18,4		
Linienteil M17	16,7	18,6			18,2
Linienteil M2					
Linienteil M4	18,4	19,4			
Linienteil M5			13,6	14,2	
Linienteil M6			16,2	14,8	15,7
Linienteil M8			16,7	17,5	22,3

Die Werte der Pünktlichkeit gemäß Verkehrsvertrag werden in der Tabelle hier unten angegeben. Ab 2025 wurde die Bewertung für die verfrühten Haltestellenabfahrten entsprechend dem Verkehrsvertrag auf 61 Sekunden angepasst. Davor wurden die verfrühten Abfahrten ab 91 Sekunden bewertet. Die Spalte 2025* ist somit mit den Vorjahreswerten nur bedingt vergleichbar.

	2021	2022	2023	2024	2025*
Linie 12	81,70%	73,56%	84,34%	80,71%	84,37%
Linie 16	95,90%	96,72%	95,58%	93,90%	93,24%
Linie 18	97,20%	95,71%	85,74%	79,55%	80,51%
Linie 21	86,66%	84,66%	83,26%	80,58%	77,29%
Linie 27	88,74%	88,93%	84,04%	80,39%	82,84%
Linie 37	85,29%	84,10%	82,18%	80,52%	77,37%
Linie 50	91,98%	88,40%	89,05%	87,95%	86,61%
Linie 56	78,44%				
Linie 60	89,83%	87,80%	79,73%	85,09%	84,04%
Linie 61	94,86%	92,42%	90,62%	91,76%	93,34%
Linie 62	90,16%	89,05%	84,25%	88,19%	96,65%
Linie 63	92,36%	91,19%	84,08%	89,89%	96,41%

Linie 67	96,76%	94,03%	87,55%	84,97%	95,01%
Linie 68	94,13%	91,52%	89,09%	88,18%	94,74%
Linie M1	89,05%	89,47%	91,55%	91,43%	89,85%
Linie M10	95,66%	94,53%	93,04%	93,28%	90,65%
Linie M13	87,26%	79,06%	80,45%	83,71%	79,67%
Linie M17	86,84%	87,94%	87,04%	82,62%	77,71%
Linie M2	97,19%	97,52%	96,23%	97,07%	95,88%
Linie M4	93,77%	90,02%	88,66%	91,64%	91,71%
Linie M5	89,15%	85,06%	83,44%	83,46%	81,92%
Linie M6	89,24%	88,01%	87,02%	85,14%	84,29%
Linie M8	87,38%	83,38%	82,00%	79,52%	77,16%“

Frage 2:

Wie werden (nach Informationen der Senatsverkehrsverwaltung bzw. der BVG) die einzelnen Tramlinien geführt (bitte je Tramlinie die Streckenanteile in Kilometer auflisten: Führung auf besonderem Bahnkörper (baulich getrennt), Führung auf markiertem Sonderfahrstreifen, Führung im Mischverkehr)? Falls es wirklich keine Information zur Tram-Führungsform geben sollte: soll eine entsprechende Datenbasis für die Priorisierung von Verbesserungen aufgebaut werden?

Antwort zu 2:

Antwort der BVG:

„Linie	Anteil besonderer Bahnkörper in Km (Stand 2020)
12	1,5
16	10,0
18	7,1
21	5,1
27	12,4
37	6,7
50	9,7
60	4,3
61	7,5
62	3,9
63	5,7
67	3,1
68	6,3
M1_Rosenthal	2,0
M1_Schillerstr.	1,1

M2	4,2
M4_Falkenberg	7,9
M4_Zingster Str.	7,8
M5	6,7
M6	14,0
M8	11,6
M10	4,2
M13	10,1
M17	11,7

Die Auswertung erfolgt auf Grundlage des aktuell verfügbaren Datenbestands der BVG. Eine Aktualisierung im technischen Infrastrukturkataster der BVG ist vorgesehen. In diesem Zusammenhang sollen auch Sonderfahrstreifen erfasst und den jeweiligen Straßenbahnlinien zugeordnet werden.

Ein wesentlicher Hebel zur Beschleunigung und Stabilisierung des Straßenbahnbetriebs liegt in der Erhöhung des Anteils besonderer Bahnkörper beziehungsweise dem ÖPNV vorbehaltenen Streckenabschnitte. Entsprechende Änderungen der Straßenraumaufteilung im bestehenden Netz sind jedoch nur in begrenztem Umfang möglich und setzen in der Regel umfangreiche Planungs- und Genehmigungsverfahren voraus.“

Frage 3:

Welche Fortschritte gab es seit Beantwortung von Frage 3 in S19-24945 bezüglich der Umsetzung von BVG-Optimierungsvorschlägen in Straßenabschnitten mit großen durchschnittlichen Tram-Verlustzeiten zur Hauptverkehrszeit (bitte tabellarisch auflisten: Tramlinie, Linienabschnitt von bis, typische Verlustzeit während der Hauptverkehrszeit, Hauptursachen (z.B. Rückstau vor LSA bei gemeinsamer Fahrstreifennutzung Tram+MIV, Behinderung durch ruhenden Verkehr, ...), empfohlene Maßnahme, geplanter Umsetzungszeitraum der Maßnahme)?

Antwort zu 3:

Antwort der BVG:

Linie(n)	Abschnitt	Verlustzeit in HVZ	Ursache, Empfehlung BVG & Einschätzung SenMVKU	Aktueller Stand
M17, 27, 37	Traberweg-Marksburgstraße	Im Juni: 1 min	Die Inbetriebnahme der verkehrsabhängigen Steuerung im ersten Quartal 2026 führte zu einer deutlichen Verbesserung der	Die BVG erwartet die Wiederinbetriebnahme der verkehrsabhängigen Steuerung an der für den Betriebsablauf

			Pünktlichkeit. Aufgrund einer technischen Störung musste die Anlage am S-Bahnhof Karlshorst zwischenzeitlich wieder im Festzeitbetrieb betrieben werden.	besonders relevanten Anlage am S-Bahnhof Karlshorst. Seit dem Abschluss der Baumaßnahme der Berliner Wasserbetriebe haben sich die Verlustzeiten in Fahrtrichtung Norden bereits verringert.
M5, M8, M10	Invalidenstraße <> Alt Moabit- Hbf	Stand Juni: M10: 6 min Verspätung M5, M8: 2-3 Minuten Bei Sperrung B96 Tunnel oder Straße des 17. Juni Verspätung weiterhin 30+ Minuten Verspätung	Im Abschnitt der Invalidenstraße zwischen Alt-Moabit und Hauptbahnhof verkehren Straßenbahn und Kfz-Verkehr im Mischverkehr. Aufgrund fehlender eigener Verkehrsflächen ist die Straßenbahn dort in besonderem Maße von Staubbildungen betroffen. Insbesondere bei Sperrungen der Straße des 17. Juni oder des Tiergartentunnels kommt es zu erheblichen Verzögerungen, die einen stabilen und regelmäßigen Straßenbahnbetrieb erschweren können.	BVG und SenMVKU haben im Rahmen der Task Force Invalidenstraße in kurzer Zeit ein Konzept erarbeitet, das die Betriebsstabilität der Straßenbahn deutlich verbessert und Staubbildungen wirksam reduziert. Aufgrund der hohen Bedeutung der Invalidenstraße für das übergeordnete Verkehrsnetz werden die vorgesehenen Maßnahmen derzeit simuliert, bevor sie angeordnet werden.
M10	Kreuzungsbereiche Eberswalder Straße und Danziger Str.	Juni 2026: M10 zwischen 2-4 Minuten	Eine deutliche Verringerung der Verspätungen ist erst im Zuge des geplanten Haltestellenumbaus und der Anpassung der	Im Zuge der Baumaßnahmen in der Torstraße ab Oktober 2026 ist aufgrund zusätzlicher Umleitungsverkehre mit

			Verkehrsflächen zu erwarten. Die Umsetzung ist im Zusammenhang mit der vorgesehenen Gleisinstandsetzung ab 2028 geplant.	einer Zunahme der Verspätungen zu rechnen.
27, 60, 61, 67	Bahnhofstraße vor S-Köpenick	Juni 2026: 8 min	Eine dauerhafte Entlastung ist mit der geplanten Umfahrung der Bahnhofstraße West voraussichtlich erst ab 2030 zu erwarten. Die derzeitige verkehrsrechtliche Anordnung gilt noch bis 2027; weitergehende Maßnahmen befinden sich in der Abstimmung.	Bis zur Realisierung der Umfahrung Bahnhofstraße West bleibt eine Abmarkierung von zentraler Bedeutung für die Betriebsqualität

Frage 4:

In welchen weiteren Abschnitten (zusätzlich zu den in S19-24945 Antwort 4 genannten) soll die Behinderung von Trams durch Rückstau oder Abbiegen von Kfz mittels verkehrsrechtlicher Anordnungen oder veränderter LSA-Steuerungen verringert werden und wann soll es umgesetzt werden?

Antwort zu 4:

- Frankfurter Allee / Gürtelstraße, Umsetzung 2026 vorgesehen
- Warschauer Straße mehrere Anlagen im Bereich Warschauer Brücke, Umsetzung 2026 vorgesehen

Frage 5:

Welche Fortschritte gab es seit Beantwortung von Frage 5 in S19-24945 bezüglich der Umsetzung von Maßnahmenvorschlägen an den Knotenpunkten mit besonderer Beeinträchtigung?

Antwort zu 5:

Frankfurter Tor, geänderte Abbiegeregelung und neue Steuerung zum Vorteil der Straßenbahn.

Berlin, den 19.07.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt