

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Torsten Hofer (SPD)**

vom 14. Juni 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Juni 2021)

zum Thema:

**10-Minuten-Takt bei der M1 nach Rosenthal Nord, Pankow**

und **Antwort** vom 28. Juni 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Jul. 2021)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Torsten Hofer (SPD)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/27939**  
**vom 14. Juni 2021**  
**über 10-Minuten-Takt bei der M1 nach Rosenthal Nord, Pankow**

---

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 bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und das Bezirksamt Pankow (BA Pankow) um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wann erfolgte die Umstellung des Taktes der Straßenbahnlinie M1 Richtung Rosenthal Nord von 20 Minuten auf einen 15-Minuten-Takt? Inwiefern mussten dafür technische Anpassungen vorgenommen werden?

Antwort zu 1:

Seit dem 19.12.2017 verkehrt die Linie M1 Richtung Rosenthal Nord während der Hauptverkehrszeiten in einem 15-Minuten-Takt. Zeitgleich wurde auch die M1 Richtung Schillerstraße auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet. Nach Auskunft der BVG gab es bei der Umstellung auf den 15-Minuten-Takt keine technischen Anpassungen.

Frage 2:

Inwiefern ist es derzeit technisch möglich, auf der Linie einen 10-Minuten-Takt anzubieten?

Antwort zu 2:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Derzeit ist es nicht möglich, einen 10-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Rosenthal Nord

anzubieten. Die Ursachen hierfür sind unter anderem infrastruktureller Natur. So lassen sich im Bereich der eingleisigen Streckenabschnitte in der Friedrich-Engels-Straße, in welchem die Fahrplanlagen von Hin- und Rückrichtung eng miteinander abgestimmt werden müssen, keine Fahrpläne mit einem 10-Minuten-Takt erstellen. Auch die derzeitige Bahnstromversorgung im Innenstadtbereich der Linie M1 lässt keine weitere Verdichtung der Linie M1 zu.“

Darüber hinaus ist die Durchlassfähigkeit der Berliner Straße im Bereich S+U Bahnhof Pankow bezüglich einer Ausweitung des Angebots auf der M1 kritisch.

Frage 3:

Inwiefern steht derzeit der technische Leistungszustand des Gleichrichterwerkes einem 10-Minuten-Takt entgegen? Inwiefern wird das Werk erneuert, etwa im Zusammenhang mit dem Neubau der Friedrich-Engels-Straße (dritter Bauabschnitt)?

Frage 4:

Inwiefern ist es derzeit praktisch möglich, einen 10-Minuten-Takt bei der M1 Richtung Rosenthal Nord anzubieten? Inwiefern steht beispielsweise das geplante, momentan aber noch fehlende zweite Gleis im dritten Bauabschnitt einem 10-Minuten-Takt entgegen?

Antwort zu 3 und 4:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Das Gleichrichterwerk (GW) versorgt die angeschlossenen Speiseabschnitte unter Berücksichtigung möglicher Versorgungszustände benachbarter Speiseabschnitte auch im Störfall. Das GW lässt dementsprechend einen 15-Minuten-Takt zu.

Im Zuge des Streckenausbaues mit dem dritten Bauabschnitt Friedrich-Engels-Straße ist vorgesehen, das Bestandsgleichrichterwerk grundhaft zu erneuern und in der Gleisschleife Rosenthal ein Klein-GW zu errichten. Nach Fertigstellung ist dort ein 10-Minuten-Takt möglich.“

Frage 5:

Inwiefern gibt es zurzeit genügend verfügbare Straßenbahn-Fahrzeuge, um einen 10-Minuten-Takt nach Rosenthal Nord zu fahren?

Frage 6:

Inwiefern ist es derzeit personell möglich, den Takt entsprechend zu verdichten?

Antwort zu 5 und 6:

Hierzu teilt die BVG mit, dass aufgrund der fehlenden technischen Voraussetzungen aktuell keine Fahrzeuge und Personal für eine Ausweitung des Angebots auf der M1 geplant bzw. dauerhaft verfügbar sind. Ab 2026 sieht die strategische Fahrzeug- und Personalplanung eine Verdichtung der M1 nach Rosenthal Nord vor.

Frage 7:

Welche Voraussetzungen müssen technisch, praktisch, personell o.Ä. geschaffen werden, um den 10-Minuten-Takt zu erreichen? Inwiefern ist dies geplant?

Antwort zu 7:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Grundvoraussetzung, um die Planungen für eine Verdichtung des Angebots auf der M1 in Pankow voranzutreiben ist die Steigerung der Durchlassfähigkeit der Berliner Straße im Bereich S+U Pankow für die Straßenbahn.

An der Schaffung der technischen Voraussetzungen, d.h. dem zweigleisigen Ausbau der Strecke nach Rosenthal und einem Ausbau der Bahnstromversorgung arbeitet die BVG bereits. Die Projekte erfordern ein Planfeststellungsverfahren und befinden sich aktuell in der Phase zur Erstellung der Planfeststellungsunterlage.

Ferner ist innerhalb eines ganzheitlichen Verkehrskonzept für den Raum Pankow festzulegen, welche Endstelle die zusätzlichen Fahrten auf der M1 aufnehmen soll. Hier sind die Kapazität der infrage kommenden Endstellen zu prüfen und ggf. neue Kehrmöglichkeiten bzw. Endstellenkapazitäten zu schaffen. [...]

Ressourcenplanerisch müssen Fahrzeuge und Personal für erweiterte Betriebskonzepte vorgesehen werden. In der Langfristplanung der BVG sind diese ab 2026 berücksichtigt.

Ein anderes Pausengefüge für die Fahrpersonale auf der Linie M1 setzt einen Blockpausenraum am S+U Pankow voraus. Schon heute wird am S+U Pankow eine Immobilie zur Nutzung als Pausenraum benötigt.“

Frage 8:

Inwiefern ist spätestens nach dem Neubau der Friedrich-Engels-Straße (dritter Bauabschnitt) ein 10-Minuten-Takt geplant? Inwiefern ist eine Taktverdichtung bereits vorher geplant?

Antwort zu 8:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Der zweigleisige Ausbau der Friedrich-Engels-Straße dient dazu, für den aktuellen 15-Minuten-Takt eine dringend erforderliche, verbesserte Fahrplanstabilität zu gewährleisten. Darüber hinaus ist die Zweigleisigkeit in diesem Bereich eine der Voraussetzungen damit perspektivisch ein 10-Minuten-Takt angeboten werden kann. In der Langfristplanung der BVG sind ab 2026 Fahrzeuge und Personal berücksichtigt.“

Frage 9:

Wie groß ist die Nachfrage / Anzahl der Fahrgäste pro Tag auf dem Ast der M1 nach Rosenthal Nord?

Antwort zu 9:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Auf dem Ast nach Rosenthal zwischen Pastor-Niemöller-Platz und Rosenthal Nord waren vor der Pandemie ca. 3.000 Ein- und Aussteigende zu verzeichnen.

Der für die Bemessung des Angebots maßgebliche Abschnitt auf der Linie M1 im Zulauf zum Bahnhof Pankow liegt im Bereich Bürgerpark Pankow - Rathaus Pankow. Dort liegt die maximale Querschnittsbelastung bei ungefähr 1.000 Fahrgästen/Stunde und Richtung.“

Frage 10:

Inwiefern ergibt sich aus der Nachfrage, dass der Takt nicht ausreicht?

Frage 11:

Inwiefern ergibt sich aus verkehrspolitischen und ökologischen Gründen (Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs, besseres Angebot), dass der aktuelle Takt nicht ausreicht?

Frage 12:

Inwiefern gehen Verbesserungen auf dem Ast nach Rosenthal Nord mit Einschränkungen bei der Taktdichte auf dem Ast nach Niederschönhausen, Schillerstraße einher – und inwiefern ist dies zwingend?

Antwort zu 10, 11 und 12:

Der Nahverkehrsplan (NVP) Berlin (2019–2023) sieht die Ausweitung des 10-Minutennetzes zur Steigerung der Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) vor (siehe NVP Kapitel V.1.1.3 und V.5.1.2). Damit soll Kundinnen/Kunden eine gute Alternative zum Individualverkehr geboten werden. In diesem Zusammenhang ist auch die Verdichtung des Angebots auf der Linie M1 geplant. Darüber hinaus wird die Bevölkerung im Bezirk Pankow in den nächsten Jahren unter anderem durch die Ausweisung neuer Baugebiete deutlich zunehmen. Mit der Taktverdichtung erfolgt daher auch eine Kapazitätssteigerung auf der Linie M1, die dem Bevölkerungswachstum Rechnung trägt.

Frage 13:

Wie ist der Stand des Planfeststellungsverfahrens für den dritten Bauabschnitt der Friedrich-Engels-Straße sowohl im Straßenteil des Bezirksamts Pankow als auch im Gleisanlagenteil für den zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn bei der BVG?

Antwort zu 13:

Hierzu teilt das BA Pankow mit:

„Das Straßen- und Grünflächenamt Pankow plant gemeinsam mit der BVG den Umbau der Friedrich-Engels-Straße. Der Antrag auf Planfeststellung nach Berliner Straßengesetz bzw. nach Personenbeförderungsgesetz soll 2021 gestellt werden. Gegenwärtig werden die Antragsunterlagen aufgestellt. Bestandteil der Antragsunterlagen sind neben den Lageplänen und Querschnittsdarstellungen auch Gutachten hinsichtlich Lärm und Erschütterungen, Luftschadstoffgutachten, Verkehrsuntersuchungen, Leistungsfähigkeitsuntersuchungen an signalisierten Knotenpunkten sowie die Planung dieser Knotenpunkte, und eine Untersuchung zur Feststellung der Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht. Im Ergebnis dieser Untersuchungen wird auch der landschaftspflegerische Begleitplan mit der Eingriffsausgleichsbilanzierung aufgestellt. Diese Unterlagen liegen derzeit noch nicht vollständig vor, so dass der Antrag noch nicht gestellt werden konnte.“

Berlin, den 28.06.2021

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz