Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 10 731
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Gunnar Lindemann (AfD)

vom 15. März 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. März 2017) und **Antwort**

Ungenutzte U Bahnhöfe und Strecken (ggf. im Rohbau)

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung: Der Senat verweist auf seine Antwort zur Schriftlichen Anfrage zur Drucksache 17 / 13 421; die ergänzenden Informationen bzw. zwischenzeitlich eingetretenen Veränderungen wurden durch die BVG ermittelt und in die seinerzeitige Anlage eingefügt. Die neuen bzw. geänderten Teile der Anlage sind kenntlich grau unterlegt; die Anlage ist dieser Antwort beigefügt.

Frage 1: Gibt es noch U Bahn Bahnhöfe, auch Bahnhofsteile, (ggf. im Rohbau) und Strecken bzw. Streckenabschnitte (ggf. im Rohbau), die ungenutzt sind? Wenn ja, welche Bahnhöfe, welche Bahnhofsteile bzw. welche Strecken genau? Wie werden diese derzeit genutzt? Sind diese im Eigentum der BVG, oder in wessen Eigentum?

Antwort zu 1: Es wird auf die Vorbemerkung und die Anlage verwiesen.

Frage 2: Seit wann sind welche Strecken bzw. Bahnhöfe ungenutzt? Warum werden diese nicht genutzt?

Antwort zu 2: Es wird bezüglich der ersten Frage auf die Vorbemerkung und die Anlage verwiesen.

Zur zweiten Frage ist darauf hinzuweisen, dass seit Beginn des U-Bahnbaus in Berlin mehrfach Vorleistungen für spätere U-Bahnplanungen erbracht wurden. Aufgrund sich über Jahrzehnte entwickelnder stadt- und verkehrsplanerischer Zielsetzungen ist die Nachnutzung einiger Vorleistungen derzeit nicht aktuell. Einzelne Tunnelabschnitte haben zudem keine physische Verbindung zu bestehenden und verkehrlich genutzten Tunneln der damals jeweils geplanten Linie oder Linienverlängerung. Insofern ist auch eine (Teil-) Nutzung momentan nicht möglich. Andere Tunnelstrecken/-bahnhöfe wiederum könnten zwar mit zusätzlichem, teilweise hohem finanziellen Aufwand an das bestehende Netz angeschlossen und betrieblich, z. B. zum Abstellen von Zügen, genutzt werden; dafür hat die BVG jedoch zurzeit keinen betrieblichen Bedarf.

Frage 3: Falls diese im Rohbau sind, wie weit ist der Bauzustand genau? Sind bereits Gleise verlegt?

Antwort 3: Es wird auf die Vorbemerkung und die Anlage verwiesen.

Der Senat ergänzt, dass die Gleise zu den lfd. Nummern 9 und 12 bis 14 der Anlage für einen U-Bahnbetrieb nicht betriebsfähig sind.

Frage 4: Welche Kosten entstehen dadurch jährlich (aufgeteilt nach den einzelnen ungenutzten Bahnhöfen, Bahnhofsteilen bzw. Streckenteilen)? Wer trägt diese Kosten?

Antwort 4: Es wird auf die Vorbemerkung und die Anlage verwiesen.

Berlin, den 24. März 2017

In Vertretung

J e n s – H o l g e r K i r c h n e r
.....
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Apr. 2017)

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Anlage zu schriftlicher Anfrage 10731

BVG VBI

Berlin, 22.03.2017

lfd. Nr.	Tunnel / Station	Baujahr	außer Betrieb seit	Bauzustand	Nutzung durch … seit	Eigentümer	Ausbaustand	für die BVG jährliche Kosten (in TEUR)
1	Abzweigbauwerk nördlich des U-Bahnhofs Klosterstraße	vor 1913	seit Bauerstellung	2,5	keine	BVG	Rohbau	2,0
2	Eingleisige Tunnelunterfahrung östlich des U-Bahnhofs Wittenbergplatz	vor 1913	seit Bauerstellung	3,3	keine	BVG	Rohbau	1,0
3	Resttunnel der heutigen U4 zwischen Eisack- und Otzenstraße	vor 1926	1971	-	keine	nicht BVG	-	-
4	Bahnhof für die geplante U3 unterhalb des U-Bahnhofs Adenauerplatz	vor 1978	seit Bauerstellung	2,6	keine	BVG	Rohbau	2,0
5	Verbindungstunnel zwischen der U5 und U8 unterhalb der Littenstraße	vor 1918	teilweise seit Anfang 1940er wegen des Einbaus einer Bunkeranlage	3,9	halbseitiger Bahnbetrieb seit Anfang der 1930er	BVG	Ausbau für Bahnbetrieb	9,0
6	Abzweigender Streckentunnel südlich des U-Bahnhofs Heinrich-Heine-Straße	vor 1918	seit Bauerstellung	-	keine	nicht BVG	-	-
7	Teil eines geplanten U-Bahnhofs unterhalb des U-Bahnhofs Moritzplatz	vor 1928	seit Bauerstellung	2,9	keine	BVG	Rohbau	1,0
8	Teil eines geplanten Bahnhofs für die U5 oberhalb des U-Bahnhofs Turmstraße	vor 1961	teilweise seit Bauerstellung	2,7	teilweise Nutzung durch BVG für einen Ausgang seit den 1980ern	BVG	Rohbau im nicht genutzten Bereich	0,5
9	Streckentunnel zwischen den Bahnhöfen Jungfernheide und Westhafenkanal für die geplante U5	vor 1980	seit Bauerstellung	3,2	teilweise Nutzung für Feuerwehrübungsanlage seit den 1990ern	BVG	Gleise verlegt	0,5
10	Teil eines geplanten Bahnhofs für die U10 unterhalb des U-Bahnhofs Kleistpark	vor 1971	seit Bauerstellung	2,7	keine	BVG	Rohbau	1,0
11	Teil der geplanten U10 im Bereich des Innsbrucker Platzes	Mitte 1970er	seit Bauerstellung	3,0	Nutzung der Verteilerebene durch die BVG und Supermarkt seit Mitte der 1970er; restliches Bauwerk keine Nutzung	BVG	Rohbau	2,0
12	Streckentunnel zwischen den Bahnhöfen Walther-Schreiber-Platz und Schlossstraße für die geplante 4-gleisige Streckenführung der U9/U10	vor 1974	seit Bauerstellung	2,3	"halbseitiger" Bahnbetrieb seit 1974	BVG	Gleise verlegt	5,0
13	Streckentunnel zwischen den Bahnhöfen Schlossstraße und Rathaus Steglitz für die geplante 4-gleisige Streckenführung der U9/U10	vor 1974	seit Bauerstellung	1,7 - 2,7	"halbseitiger" Bahnbetrieb seit 1974	BVG	Gleise verlegt	5,0
14	Zwei Bahnhofsgleise im U-Bahnhof Schlossstraße	vor 1974	seit Bauerstellung	2,7	"halbseitiger" Bahnbetrieb seit 1974	BVG	Gleise verlegt	2,5
15	Bahnhof für die geplante Streckenführung der U9 im Bereich des U-Bahnhofs Rathaus Steglitz	vor 1974	seit Bauerstellung	2,7	teilweise Nutzung seit 1974	BVG	Rohbau im nicht genutzten Bereich	1,0
16	Bahnhofsgleise im U-Bahnhof Rathaus Spandau für die U2	vor 1984	seit Bauerstellung	2,7	keine	BVG	Bahnhofsausbau	2,5
17	Streckentunnel unterhalb des S-Bahnhofs Rathaus Steglitz für die U9	vor 1994	seit Bauerstellung	2,7	keine	BVG	Rohbau	1,0
18	Streckentunnel und Bahnhof im Bereich des Potsdamer Platzes	Mitte 1990er	seit Bauerstellung	2,2	Vermarktung durch die BVG seit Inbetriebnahme	BVG	Ausbau für Vermarktung	4,0
19	Ehemalige Zivilschutzanlage Pankstraße	vor 1977	seit Bauerstellung	2,5	teilweise Nutzung durch Berliner Unterwelten	BVG	Ausbau für ehem. Zivilschutz	2,0
20	Ehemalige Zivilschutzanlage Siemensdamm	vor 1980	seit Bauerstellung	2,5	keine	BVG	Ausbau für ehem. Zivilschutz	2,0
21	Vorbereiteter U-Bahntunnel am Messedamm	Mitte 1970er	seit Bauerstellung	-	keine	nicht BVG	-	-

Erläuterung der Zustandsnoten:

1,0 – 1,9 Das Bauwerk weist keine oder nur geringfügige Schäden auf, die weder einzeln noch in ihrer Summe die Standsicherheit, Betriebssicherheit oder Dauerhaftigkeit des Bauwerkes einschränken. Laufende Unterhaltung ist e

2,0 – 2,9 Das Bauwerk weist Schäden auf, die keine Beeinträchtigung der Standsicherheit oder akute Beeinträchtigung der Betriebssicherheit verursachen. Die Dauerhaftigkeit ist auf längere Sicht nicht gegeben. Unterhaltungs- bzw. Instandsetzungsarbeiten sind erforderlich

3,0 – 3,9 Das Bauwerk weist Schäden auf, die in absehbarer Zeit einzeln oder in ihrer Summe die Standsicherheit beeinträchtigen können und/oder zu einer Beeinträchtigung der Betriebssicherheit führen können. Die Schadenseinflüsse führen zu einer erhöhten Beeinträchtigung der Dauerhaftigkeit des Bauwerkes. Eine Einschränkung der Nutzung (Beschilderung, bereichsweise Absperrung) zur Wiederherstellung der Betriebssicherheit kann erforderlich sein. Umfangreiche Instandsetzungsarbeiten sind erforderlich.

4 Das Bauwerk weist Schäden auf, die einzeln oder in ihrer Summe die Standsicherheit herabsetzen und/oder zu einer akuten Einschränkung der Betriebssicherheit führen. Die Dauerhaftigkeit des Bauwerkes ist nicht mehr gegeben. Eine sofortige Einschränkung der Nutzung und/oder umgehende Gefahrenbeseitigung zur Wiederherstellung der Betriebssicherheit ist erforderlich.