Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 25 470
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Marcel Luthe

vom 03. November 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. November 2020)

zum Thema:
Vorausschauende Verkehrspolitik

und **Antwort** vom 20. November 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Nov. 2020)

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.

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Marcel Luthe
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/25470
vom 3. November 2020
über Vorausschauende Verkehrspolitik

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

Vorbemerkung der Verwaltung:
Die Schriftliche Anfrage betrifft 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 AöR (BVG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

In welchen Bereichen Berlins – bitte unter Angabe der genauen Streckenführung anhand z.B. von oberirdischen Straßen, Tiefe, Höhe und Breite und dem Jahr der Fertigstellung – sind Tunnel zu Verkehrszwecken, insbesondere der U-Bahn-Nutzung errichtet worden, die gegenwärtig nicht (mehr, falls ja, seit wann?) genutzt werden?

Antwort zu 1:

Der Senat verweist auf die Antworten zu den Schriftlichen Anfragen 18/10731 vom 15. März 2017 und 17/13421 vom 27. Februar 2014. Die ergänzenden Informationen 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.
Weitere Angaben wurden von der BVG nicht übermittelt. Dem Senat liegen darüber hinaus keine weiteren Daten vor.

Frage 2:

Welcher Aufwand wäre für die einzelnen Tunnel zu 1) – ggf. durch Schätzung zu ermitteln – in Zeit und finanziellen Mitteln erforderlich, um diese für den U-Bahn-Verkehr nutzbar zu machen?

Antwort zu 2:

Die BVG teilt hierzu mit:
„Die Nutzung der unter Antwort 1 aufgeführten Vorratsbauwerke (Streckentunnel bzw. Bahnhöfe) setzt den Neubau bzw. die Verlängerung der Linienabschnitte voraus, für die diese Bauwerke ursprünglich geplant wurden. Hierfür wären für jeden einzelnen Teilabschnitt Machbarkeitsstudien und Nutzen-Kosten-Untersuchungen durchzuführen, aus denen die künftige Art der Nutzung dieser Bauwerke sowie der erforderliche Finanzierungsbedarf hervorgeht. Für den Bau neuer U-Bahnlinien sind ab Planungsbeginn bis zur Inbetriebnahme ca. 8-10 Jahre anzusetzen."

Berlin, den 20.11.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

BVG

lfd. Nr.	Tunnel / Station	Baujahr	außer Betrieb seit	and+G4:K25G	Nutzung durch ... seit	Eigentümer	Ausbaustand	für die BVG jährliche Kosten (in TEUR)	Länge (ca. in m)
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	-	-	100
4	Bahnhof für die geplante U3 unterhalb des U-Bahnhofs Adenauerplatz	vor 1978	seit Bauerstellung	2,6	keine	BVG	Rohbau	2,0	110
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	40
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	600
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	200
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	1600
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	300
16	Bahnhofsgleise im U-Bahnhof Rathaus Spandau für die U2	vor 1984	seit Bauerstellung	2,7	keine	BVG	Bahnhofsausbau	2,5	150
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	300
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	-	-	50

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 erforderlich.

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.