

**19. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 10. Januar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Januar 2022)

zum Thema:

**Sanierung des Waisentunnel und Anbindung der U5 an das übrige U-Bahnnetz**

und **Antwort** vom 26. Januar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Februar 2022)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10527  
vom 10.01.2022  
über Sanierung des Waisentunnel und Anbindung der U5 an das übrige U-Bahnnetz

---

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.

Frage 1:

Wie häufig müssen Fahrzeuge zwischen der U-Bahnlinie der U5 und den anderen Großprofillinien ausgetauscht werden? Wie lange sind hierfür gewöhnlich die Vorlauf- bzw. Planungszeiten?

Antwort zu 1:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Im Jahr 2021 wurden 64 Wagen zwischen den Werkstätten Britz Süd und der Betriebswerkstatt Friedrichsfelde mittels Tieflader über die Straße ausgetauscht. Die Vorlauf- bzw. Planungszeit beläuft sich auf ca. 4 Wochen.“

Frage 2:

Wie häufig und zu welchem Zweck müssen Fahrzeuge der Linie U5 zur Hauptwerkstatt Seestraße überführt werden? Warum lassen sich die nötigen Arbeiten an den Fahrzeugen nicht in der Betriebswerkstatt Friedrichsfelde durchführen?

Antwort zu 2:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Fahrzeuge müssen für die Durchführung der Hauptuntersuchung F96 in die Hauptwerkstatt Seestraße gebracht werden, da die infrastrukturellen Voraussetzungen in der Betriebswerkstatt Friedrichsfelde nicht vorhanden sind.“

Frage 3:

Werden neue U-Bahnwagen derzeit auch mittels Tiefladern auf der Straße angeliefert? An welchen Standorten befinden sich geeignete Verloaderampen, um U-Bahnwagen von der Straße auf das Gleisnetz zu verladen?

Antwort zu 3:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Nach derzeitiger Planung wird die Anlieferung der neuen Wagen der Baureihen J und JK über das Schienennetz der DB bis zum Gleisanschluss Wuhletal erfolgen. Dort gibt es einen Gleisanschluss zwischen der DB und der U-Bahn, so dass die Wagen dort von der BVG übernommen und per Schiene im U-Bahnnetz zur Betriebswerkstatt Friedrichsfelde überführt werden können.

In den Betriebswerkstätten Grunewald, Britz und Friedrichsfelde gibt es jeweils einen Verladeplatz. Durch die Dienstleister erfolgen dort die Verladungen mittels mitgeführter mobiler Rampen.“

Frage 4:

Ist es zutreffend, dass der gesamte Waisentunnel als nicht sanierungsfähig eingestuft wird, oder bezieht sich diese Einschätzung lediglich auf die Spreeunterführung oder auf welchen Teilabschnitt des Tunnels?

Antwort zu 4:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Einschätzung, dass der Waisentunnel als nicht sanierungsfähig eingestuft wurde, bezieht sich lediglich auf die Spreeunterführung.“

Die BVG ergänzt dazu, dass das zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt bereits seit mehreren Jahren die extrem marode Spreesohle (Decke des Waisentunnels unterhalb der Spree) als einen Risikofaktor für die Schifffahrt beanstandet hat. Im Rahmen der Erstellung der Entwurfsplanung zur Sanierung des Waisentunnels empfiehlt die BVG als Vorzugslösung, die alten Tunnelsegmente unterhalb der Spree abzureißen, zu entfernen und durch einen Ersatzneubau zu ersetzen. Zu diesem Lösungsansatz bzw. möglichen Alternativen sind zwischen dem Senat und der BVG zunächst weitere Abstimmungen durchzuführen, bevor eine Entscheidung getroffen und das weitere Verfahren angegangen werden kann.

Frage 5:

Sind nach Einschätzung des Senats und der BVG der nördliche Teil des Waisentunnels sowie der angrenzende Klostertunnel sanierbar?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Derzeit laufen bzw. werden Sanierungsarbeiten am nördlichen Teil des Waisentunnels sowie am Klostertunnel vorbereitet. Die Schadensbilder entsprechen hier dem anderer älterer U-Bahntunnel und sind nicht vergleichbar mit den Schadensbildern im Bereich der Spree.“

Der Senat teilt diese Einschätzung. Eine Sanierung des nördlichen Teils wurde bereits positiv bewertet.

Frage 6:

Wurden durch den Senat oder die BVG bereits mögliche Varianten für eine erneute Anbindung der U5 an das übrige U-Bahnnetz geprüft? Falls ja, welche Varianten wurden geprüft und mit welchem Resultat?

Antwort zu 6:

Es liegen weder dem Senat noch der BVG vertiefte Untersuchungen oder Gutachten dazu vor. Grundsätzlich wird aufgrund der komplizierten und langjährigen Abstimmungs-, Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie zu erwartender hoher Kosten der Sanierung bzw. Erneuerung bestehender Anlagen Vorrang eingeräumt.

Frage 7:

Wie bewerten der Senat und die BVG folgende Varianten zur Herstellung einer Anbindung der U5 an das übrige U-Bahnnetz vor allem im Hinblick auf Machbarkeit, Planungs- und Realisierungszeitraum sowie anfallende Kosten?

- a) Sanierung des nördlichen Abschnitts des Waisentunnels, um von dort aus eine neue, etwa 200-300m lange Tunnelverbindung Richtung Dircksenstraße (U8) herzustellen;
- b) Bau einer neuen Verbindungskurve zwischen den Linien U5 und U6 am Bahnhof Unter den Linden;

- c) Bau einer Verbindungskurve zwischen den Abstellgleisen der U5 und U8 im Bereich Dirksenstraße nördlich des Alexanderplatzes;
- d) Herstellung einer 2,2 bis 2,5 km langen Tunnelverbindung zwischen der U5 und U9 vom Hauptbahnhof zur nördlichen Turmstraße.

Welche anderen Varianten haben der Senat und die BVG eventuell in Erwägung gezogen?

Antwort zu 7:

Den folgenden Angaben zu den einzelnen Varianten liegen weder vertiefte Planungen des Senats noch der BVG zu Grunde. Es handelt sich hierbei lediglich um eine erste fachliche Einschätzung seitens der Bauabteilung der BVG.

Die BVG teilt hierzu mit:

- a) „Dieser Verbindungstunnel müsste in der Grundwasserebene sowohl das Landgericht in der Littenstraße als auch das Stadtbahnviadukt unterqueren. Die Eingriffe in die betroffenen Fundamente hätten erhebliche statische Auswirkungen auf diese Bauwerke. Die Anbindung an den Bestandstunnel der U8 ist nur mit erheblichen komplizierten Abbrucharbeiten und Betriebsunterbrechungen möglich.
- b) Dieser Verbindungstunnel müsste in der Grundwasserebene die Eckgebäude unterqueren. Die Eingriffe in die betroffenen Hausfundamente sowie die U-Bahntunnel hätten erhebliche statische Auswirkungen auf diese Bauwerke. Die Anbindung an die Bestandstunnel der U5 und U6 ist nur mit erheblichen komplizierten Abbrucharbeiten und Betriebsunterbrechungen möglich.
- c) Dieser Verbindungstunnel müsste in der Grundwasserebene die Eckgebäude bzw. das Stadtbahnviadukt unterqueren. Die Eingriffe in die betroffenen Fundamente hätten erhebliche statische Auswirkungen auf diese Bauwerke. Die Anbindung an die Bestandstunnel der U5 und U8 ist nur mit erheblichen komplizierten Abbrucharbeiten und Betriebsunterbrechungen möglich.
- d) Der Bau einer Verlängerung der U5 von Hauptbahnhof bis Turmstraße wurde bisher in keiner Weise vertieft untersucht oder vorbereitet. Eine Umsetzung wäre nicht vor Mitte der 2030er Jahre zu erwarten. Aufgrund der städtebaulichen Randbedingungen wäre der Abschnitt vom Tunnelende der U5 in der Nähe der Lehrter Straße bis zur Stromstraße im Schildvortrieb zu errichten. Hierbei würden zwei Tunnelröhren unterirdisch erstellt. Für die Bauleistungen ist erheblicher Aufwand erforderlich. Nur eine Röhre zu bauen wäre wirtschaftlich unsinnig, idealerweise wären deshalb beide Röhren zeitgleich zu errichten. Ebenso müssten die künftigen Bahnhofsbauwerke parallel mit erstellt werden. Im Prinzip würde verkehrlich und wirtschaftlich somit nur eine vollwertige Streckenverlängerung bis zur Turmstraße Sinn ergeben.“

Der Senat teilt die fachliche Einschätzung der BVG zu den aufgeworfenen Varianten. Die getroffenen Aussagen der BVG sowie die bereits bei der Antwort auf die Frage 6 dargelegten Gründe sprechen eindeutig gegen den Neubau der vorgeschlagenen Verbindungskurven zwischen der U5 und den Linien U6, U8 bzw. U9.

Der Planungs-, Genehmigungs- und auch Realisierungszeitraum sowie die zu erwartenden Kosten werden gegenüber der Sanierung bzw. einem Ersatzneubau des Waisentunnels an gleicher Stelle deutlich ungünstiger eingeschätzt.

Es sind über die dargestellten Varianten hinaus auch keine weiteren Alternativen für eine neue Anbindung der U5 an das U-Bahnnetz ersichtlich, die sich gegenüber dem Waisentunnel aus bautechnischen und wirtschaftlichen Gründen vorteilhaft erweisen könnten.

Frage 8:

Wie bewerten Senat und BVG die Möglichkeit, Fahrzeuge der U5 bei Bedarf über die Gleise der Deutschen Bahn sowie der Neuköllner-Mittenwalder-Eisenbahn zur Betriebswerkstatt Britz an der U7 zu überführen? An welchen Stellen wäre hierfür die Errichtung neuer Infrastruktur nötig? Auf welche Höhe belaufen sich die zu erwartenden Kosten?

Antwort zu 8:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Hinsichtlich einer direkten Gleisanbindung liegen keine vertieften Untersuchungen vor. Da zwischen der Industriebahn und dem BVG-Gelände Privatgrundstücke sowie eine Hauptverkehrsstraße liegen, ist ein komplizierter, zeit- und kostenaufwendiger Planungs- und Genehmigungsprozess zu erwarten.“

Der Senat teilt die Einschätzung der BVG, dass für diese Lösung weder in Bezug auf das Planungs- und Genehmigungsverfahren noch auf den Umsetzungszeitraum und die zu erwartenden Kosten sich eine vorteilhafte Lösung ergeben könnte.

Die Sanierung des Waisentunnels bzw. ein Ersatzneubau an gleicher Stelle wird eindeutig der Vorzug eingeräumt, da diese Lösung auch aus betrieblichen Gründen aufgrund der direkten Verbindung zwischen den U-Bahnlinien U5 und U8 gegenüber einem Anschluss über die Neukölln-Mittenwalder-Eisenbahn erhebliche Vorteile bietet.

Berlin, den 26.01.2022

In Vertretung  
Markus Kamrad  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz