

**19. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 04. Oktober 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Oktober 2022)

zum Thema:

**Sanierungsbedarf des Berliner U-Bahnnetzes**

und **Antwort** vom 20. Oktober 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Oktober 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. 19/13457  
vom 04.10.2022  
über Sanierungsbedarf des Berliner U-Bahnnetzes

---

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 AöR (BVG) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie bewerten Senat und BVG den derzeitigen Zustand des Berliner U-Bahnnetzes und der U-Bahnhöfe insgesamt?

Antwort zu 1:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Der „Zustand“ einzelner Abschnitte beziehungsweise Netzteile des Berliner U-Bahnnetzes setzt sich aus einer Vielzahl von Faktoren zusammen. Hierzu gehören Bauwerke, Gleisanlagen, Stromversorgungsanlagen, Zugsicherungsanlagen, Kommunikations- und IT-Anlagen sowie maschinelle Ausrüstung. Wir gehen davon aus, dass mit der Anfrage insbesondere die baulichen Anlagen gemeint sind.

Der bauliche Zustand des Berliner U-Bahnnetzes und der U-Bahnhöfe kann auf der Grundlage der regelmäßigen Bauwerksprüfung im Wesentlichen mit gut bis befriedigend bewertet werden.“

Der Senat teilt diese Einschätzung der BVG.

Frage 2:

Auf welche Summe wird nach derzeitigem Stand der Sanierungsbedarf im Berliner U-Bahnnetz und der U-Bahnhöfe insgesamt geschätzt?

Antwort zu 2:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Der Sanierungsbedarf im Berliner U-Bahnnetz und der U-Bahnhöfe wird auf Basis der aktuellen Vorhabenplanung für den Zeitraum 2023 bis 2035 für alle Bautechnischen und Elektrotechnischen Anlagen auf insgesamt 3.531,9 Mio. EUR geschätzt. Davon entfallen für Bautechnische Anlagen 1.966,2 Mio. EUR und für Elektrotechnische Anlagen 1.565,7 Mio. EUR. Risikozuschläge für noch nicht kalkulierbare Baupreissteigerungen sind hier nicht enthalten.“

Frage 3:

Welche Sanierungsbedarfe bestehen derzeit für die einzelnen U-Bahnlinien? (Ich bitte um Auflistung der nach der jüngsten Zustandsbewertung nötigen Sanierungsmaßnahmen inklusive der geschätzten Bauzeit und Baukosten, aufgeschlüsselt für die einzelnen U-Bahnlinien und getrennt nach Maßnahmen an Bahnhöfen bzw. an Tunnel- bzw. Streckeninfrastruktur.)

Antwort zu 3:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Auf allen U-Bahnlinien von der U1 bis zur U9 besteht ein gewisser baulicher Sanierungsbedarf. Der Sanierungsbedarf im Kleinprofilnetz der Linien U1 bis U4 sowie auf den Altbauabschnitten der Großprofilnetze U5 bis U8 (Abschnitte der Vorkriegsstrecken) fällt aufgrund des Alters höher aus. Im Großprofilnetz der Linien U5 bis U9 ist der Sanierungsbedarf aufgrund der jüngeren Entstehungszeit (Abschnitte der Nachkriegsstrecken) insgesamt als etwas geringer einzuschätzen.“

Nach derzeitigem Planungsstand sind für den Zeitraum bis 2035 folgende Ansätze für die Sanierung und Grunderneuerung der baulichen und elektrotechnischen Anlagen in der Wirtschaftsplanung enthalten. Davon entfallen ca. 30% auf Bahnhöfe und ca. 70% auf Streckenabschnitte.“

<b>Summe in Tsd. EUR</b>	
<b>U-Bahnlinie U1</b>	<b>213.077,7</b>
<b>U-Bahnlinie U2</b>	<b>334.231,3</b>
<b>U-Bahnlinie U3</b>	<b>133.178,7</b>
<b>U-Bahnlinie U4</b>	<b>22.668,0</b>
<b>U-Bahnlinie U5</b>	<b>266.722,1</b>
<b>U-Bahnlinie U6</b>	<b>469.552,3</b>
<b>U-Bahnlinie U7</b>	<b>322.269,0</b>
<b>U-Bahnlinie U8</b>	<b>207.207,0</b>
<b>U-Bahnlinie U9</b>	<b>100.792,8</b>
<b>Sammelansatz Netz</b>	<b>1.462.189,2</b>
<b>Summe</b>	<b>3.531.888,1</b>
davon bauliche Maßnahmen *	1.966.159,5
davon elektrotechnische Maßnahmen **	1.565.728,6
* Tunnel, Brücken, Bahnhöfe, Gleise	
** Stromversorgung, Signalanlagen, Kommunikationstechnik	

Frage 4:

Welche Sanierungsmaßnahmen haben aus Sicht des Senates und der BVG die höchste Priorität?

Antwort zu 4:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Sicherheitsrelevante Sanierungsmaßnahmen bzw. Maßnahmen mit einer schlechten Zustandsklasse haben aus Sicht der BVG die höchste Priorität. Darüber hinaus werden die Maßnahmen zeitlich mit parallelen Baumaßnahmen anderer Verwaltungen koordiniert.“

Die höchste Priorität im Hinblick auf die Standsicherheit haben aktuell die Maßnahmen:

- Damm- und Brückensanierung U6 Nord
- Neubau Waisentunnel unter der Spree, Nähe Jannowitzbrücke
- Tunnelsanierung Karl-Marx-Straße bis Hermannplatz
- Tunnelsanierung Chausseestraße
- Tunnelsanierung zwischen Wittenbergplatz und Nollendorfplatz“

Der Senat teilt grundsätzlich diese Einschätzung. Zusätzlich ist aus Senatssicht den laufenden Grundinstandsetzungsmaßnahmen von U-Bahnhöfen höchste Priorität einzuräumen, die bereits seit längerer Zeit laufen und die Bahnhöfe gegenwärtig in einem unansehnlichen Zustand präsentieren (z.B. Grenzallee, Yorckstraße).

Frage 5:

Welche Sanierungsmaßnahmen sind aus Sicht des Senates und der BVG mittelfristig umzusetzen?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Sanierungsmaßnahmen, deren Zustandsbewertung gut bis ausreichend bewertet werden, sind aus Sicht der BVG mittelfristig umzusetzen.

Hierzu zählen u.a.:

- Sanierung Rampenbauwerk Kurfürstenstraße
- Tunnelsanierung im Bereich Spittelmarkt
- Neubau Brücke über den Gleisdreieckpark (U1/U3)
- Tunnelsanierung Müllerstraße von U-Bhf. Wedding bis U-Bhf. Seestraße
- Tunnelsanierung im Bereich Weinmeisterstraße
- Tunnelsanierung im Bereich Tempelhofer Damm von U-Bhf. Platz der Luftbrücke bis S-Bhf. Tempelhof
- Tunnelsanierung im Bereich Klosterstraße“

Der Senat teilt diese Einschätzung.

Frage 6:

Welche Sanierungsmaßnahmen sind aus Sicht des Senates und der BVG langfristig umzusetzen?

Antwort zu 6:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Sanierungsmaßnahmen, deren Zustandsbewertung mit neuwertig bis gut bewertet werden, sind aus Sicht der BVG langfristig umzusetzen.

Grundsätzlich sind langfristig wesentliche Teile der Tunnel- und Brückenanlagen des Vorkriegsnetzes (Baujahr bis 1930), die noch nicht saniert wurden, instand zu setzen. Auch müssen längerfristig Tunnelabschnitte aus den 1950er und 1960er Jahren punktuell saniert werden.

Eine konkrete Festlegung der langfristigen Maßnahmen erfolgt nach Auswertung der Bauwerksprüfung in der zweiten Hälfte der 2020er Jahre.“

Der Senat teilt diese Einschätzung.

Frage 7:

Über welche Finanz- und Personalressourcen verfügt die BVG aktuell, um den Sanierungsbedarf im Berliner U-Bahnnetz abzubauen?

Frage 8:

Bis wann wäre mit der derzeitigen Ausstattung an Personal und Finanzen mit einem Abbau des Sanierungsstaus zu rechnen?

Frage 10:

Welche zusätzlichen finanziellen Mittel sind notwendig, um den Sanierungspfad zu beschleunigen?

Antwort zu 7, 8 und 10:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Das Berliner U-Bahnnetz ist über 100 Jahre alt. Demnach kann der Sanierungsbedarf nicht zu einem bestimmten Zeitpunkt abgebaut sein, es werden in den kommenden Jahren neue Abschnitte hinzukommen.

Aufgrund des aktuellen Fachkräftemangels können nicht alle vorhandenen Stellen wie gewünscht besetzt werden. Das Grundgeschäft der Bauwerkssanierung ist derzeit noch gesichert, eine Ausweitung der Maßnahmen jedoch nur bedingt möglich.

Die Finanzierung der Maßnahmen in Höhe von rund 3,5 Mrd. EUR ist durch Vereinbarungen mit dem Land Berlin sowie durch Fördermöglichkeiten des Bundes weitgehend gesichert.“

Frage 9:

Welcher Aufwuchs an Personal ist notwendig, um den Sanierungspfad zu beschleunigen?

Frage 11:

Welches sind aktuell die größten Hindernisse bei der Erreichung dieses Ziels?

Antwort zu 9 und 11:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Neben den fehlenden Fachkräften und finanziellen Mitteln spielen auch andere Ressourcen wie beispielsweise Materiallieferungen, Verfügbarkeit externer Baufirmen (Fachkräftemangel) und Personalsituation in beteiligten Verwaltungen eine wesentliche Rolle bei der künftigen Sanierung des U-Bahnnetzes.“

Berlin, den 20.10.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal

Senatsverwaltung für

Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz