

**19. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Julian Schwarze (GRÜNE)**

vom 23. Oktober 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Oktober 2022)

zum Thema:

**Karstadt am Hermannplatz: Beeinträchtigungen des U-Bahn-Verkehrs durch die Signa-Pläne?**

und **Antwort** vom 08. November 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. November 2022)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Julian Schwarze (GRÜNE)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
  
über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/13676**  
**vom 23. Oktober 2022**  
**über Karstadt am Hermannplatz: Beeinträchtigungen des U-Bahn-Verkehrs durch die Signa-Pläne?**

---

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:

Welche Rückschlüsse zieht der Senat aus der jüngsten Unterbrechung des U-Bahn-Verkehrs der U2 aufgrund von Bauvorhaben am Alexanderplatz und mehrerer vorheriger ähnlicher Fälle hinsichtlich der Sicherstellung der Verkehrssicherheit für die U-Bahntunnel der U7 und U8 am Hermannplatz vor dem Hintergrund der Signa-Neubauplanungen für das Karstadt-Grundstück am Hermannplatz?

Frage 2:

Wie bewertet der Senat das Risiko am Hermannplatz, dass es im Zuge der Neu- und Umbaupläne durch Signa zu Beschädigungen an den Tunnelanlagen von U7 und U8 kommt? Können solche Beschädigungen von vornherein sicher ausgeschlossen werden und welche Maßnahmen wären hierfür nötig und wer zahlt die Kosten dafür?

## Antwort zu 1 und 2:

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Risiken bei „nachbarschaftlichem Bauen“ sind bekannt und nicht neu. Diesen Risiken wird mit entsprechenden Planungen und Überwachungen vorgebeugt; dem verbleibenden Restrisiko wird durch entsprechende Folgemaßnahmen (z. B. temporäre Einstellung des U-Bahnbetriebes) begegnet. Bei einer nachbarschaftlichen Bebauung können Schäden nicht vollständig ausgeschlossen werden. In Hinblick insbesondere auf die alten „spärlich“ bewehrten Tunnelanlagen der Berliner U-Bahn sind nachbarschaftliche Bebauungen zumeist kritisch zu betrachten, aber technisch - ggf. mit hohem Aufwand - mit beherrschbaren Risiken zu bewerkstelligen.

## Frage 3:

Welche Vorkehrungen müssen im Planungsverfahren getroffen werden, um Schaden vom U-Bahnverkehr sicher auszuschließen?

## Antwort zu 3:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Soweit ein vorhabenbezogener B-Plan baurechtliche Grundlage des in Rede stehenden Bauvorhabens ist, sollte schon hier eine Vereinbarung zwischen Signa und BVG zum Schutz der BVG-Einrichtungen gefordert werden und ohne eine solche der Signa das Baurecht versagt werden. Soweit ein vorhabenbezogener B-Plan nicht angedacht ist, sollte der Signa spätestens in der Baugenehmigung die Auflage erteilt werden, dass sie vor Baubeginn eine Vereinbarung mit der BVG zum Schutz der BVG-Einrichtungen zu schließen hat, andernfalls dürfe mit der Bauausführung nicht begonnen werden.“

Auswirkungen auf U-Bahnbauwerke bei benachbarten Großbauvorhaben können allerdings nie völlig ausgeschlossen werden; es ist jedoch Ziel dieser Vereinbarung, diese Auswirkungen so minimal zu halten, dass keine relevanten Schäden am Bauwerk bzw. Beeinträchtigungen des U-Bahnverkehrs entstehen und gleichermaßen hinreichende vertragliche Schadensersatzansprüche zu schaffen.“

## Frage 4:

Welche Regelungen sehen Vereinbarungen zwischen BVG und Investoren grundsätzlich bei riskanten Bauvorhaben über Tunnelanlagen im Schadensfall vor, auch mit Blick auf Entschädigungen für die BVG?

Antwort zu 4:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Wie bereits in der Beantwortung zu Frage 3 dargelegt, wäre es eine große Unterstützung für die BVG, wenn die Baubehörden vor Erteilung ihrer Genehmigungen von dem Investor die Vorlage einer nachbarschaftlichen Vereinbarung mit der BVG verlangen würden. In diese nachbarschaftlichen Vereinbarungen kann die BVG dann die für den Schutz der Anlagen technischen und rechtlichen Regelungen aufnehmen, so z.B. vertragliche Schutzpflichten, Sicherheiten (z.B. Bürgschaften), Schadenspauschalen, das Fordern von Dienstbarkeiten, Anforderungen an die Bauherrenhaftpflichtversicherung, Verträglichkeitsnachweise, Beweissicherungsmaßnahmen, Überwachungssysteme, Havarie-Konzepte etc.

Sofern die Baubehörden die Vorlage einer nachbarschaftlichen Vereinbarung nicht verlangen, kann die BVG den Abschluss einer solchen alles andere als gewährleisten. Denn in der Vergangenheit haben Investoren vielfach den Abschluss einer solchen Vereinbarung mit der Begründung verweigert, sie hätten schließlich eine Baugenehmigung und müssten keinerlei Abreden mit der BVG zum Schutz der BVG-Anlagen treffen. Der BVG verbleibt bei Verweigerungen solcher Vereinbarungen lediglich die Möglichkeit der Geltendmachung von (schwachen) gesetzlichen Unterlassungs- und Schadensersatzansprüchen, deren Nachweis dann oft mühevoll von der BVG zu erbringen sind.“

Frage 5:

Wird es seitens der BVG aufgrund der jüngsten Ereignisse am Alexanderplatz eine Überprüfung der bisherigen Vorgehensweise im Umgang mit großen Bauvorhaben in unmittelbarer Nähe zu U-Bahnanlagen geben?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Derzeit erfolgen Auswertungen und Analysen mit dem Bauherrn Covivio, um die genaue Schadensursache zu ermitteln. Hierzu hat die BVG Bausachverständige beauftragt, ist jedoch darüber hinaus auch auf die Informationen und Beurteilungen seitens Covivio angewiesen, da die BVG selbst keine ordnungsrechtliche Kontrolle der Baudurchführung wahrnehmen kann. Diese obliegt den Behörden.

Sofern nähere Kenntnisse der aktuellen Schadensursache bekannt sind, werden diese ggf. zu erhöhten Forderungen der BVG im Baugenehmigungsverfahren führen, wozu gewährleistet sein muss, dass die BVG hinreichend an diesem beteiligt wird. Grundsätzlich stellt das Herstellen z. B. von Schlitzwänden in unmittelbarer Nähe von alten U-Bahntunneln ein Risikopotenzial dar. Hier müssen die Vorkehrungen vor Baubeginn der Baugrube zur Vermeidung von kritischen Setzungen möglicherweise zu Lasten der Bauherren künftig intensiviert werden.“

Frage 6:

Was würden Beeinträchtigungen oder Unterbrechungen des U-Bahnverkehrs rund um den Hermannplatz für das Netz der BVG bedeuten?

Antwort zu 6:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Beeinträchtigungen und Unterbrechungen am Hermannplatz hätten gravierende Auswirkungen auf die Aufrechterhaltung des Betriebs der U-Bahnlinien U7 und U8 (und ggf. auch auf weitere Teile des U-Bahn-Großprofil-Netzes).

Mit Einschränkungen der Gleisnutzbarkeiten und der gesamten Durchlassfähigkeit im Knoten Hermannplatz könnten nicht mehr die bestellten dichten Takte der U7 und U8 (in den Hauptverkehrs- und Nebenverkehrszeiten je Richtung im 5-Minuten-Takt) sichergestellt werden. Kehrmöglichkeiten für den Erhalt der dichten Takte bestehen für die U8 im Norden am Kottbusser Tor, für die übrigen Äste der U7 sowie der südlichen U8 sind keine oder nur weiter entfernte Kehrmöglichkeiten gegeben, was spürbare Taktausdünnungen auf weiteren Streckenteilen zur Folge hätte.

Unter einer Vollsperrung des Hermannplatzes für den U-Bahn-Verkehr wäre noch Zwischenendpunkte durch nutzbare Gleiswechsel und Kehranlagen zu prüfen und deutlichere Takteinschränkungen zu erwarten.

Darüber hinaus liegt die U-Bahn-Betriebswerkstatt Britz-Süd am Streckenast der U7 Richtung Rudow, von und zu der ein steter Ab- und Zulauf möglich sein muss. Der U-Bahnbetrieb im Berliner Großprofilnetz ist darauf angewiesen, dass die Betriebswerkstätte(n) ungehindert genutzt und zuverlässig angefahren werden können.

Ebenfalls ist wichtig zu betonen, dass der Hermannplatz auch ein sehr starker Umsteigepunkt zwischen den U-Bahnlinien 7 und 8 allen BVG Buslinien M29, M41, 171 und 194 darstellt, wobei auch die Buslinien teilweise in sehr dichten Takten mit hohen Fahrgastaufkommen den Hermannplatz anbinden

- Betrieb U8: Wittenau bis Heinrich-Heine-Str. / Pendelverkehr bis Schönleinstr. noch möglich. / Einstellung des Linienverkehrs zwischen Boddinstr. und Hermannstr.
- Betrieb U7: südlich --> Rudow bis Grenzallee / nördlich --> Rathaus Spandau bis Mehringdamm / Pendelverkehr bis Südstern möglich.
- Wenn auch keine Überführung am Hermannplatz von der U7 zur U8 möglich ist, wäre immer noch ein Fahrzeugaustausch zwischen den Linien nördliche U7, nördliche U8 und U9 über Berliner Str. und Osloer Str. möglich.
- Durch den Inselbetrieb der südlichen U7 und der damit verbundene nicht mögliche Austausch von Fahrzeugen mit der Betriebswerkstatt Britz, wäre nur noch die Hauptwerkstatt Seestr. die einzige Werkstatt für nördliche U7, nördliche U8 und U9 (Voraussetzung U5 mit Betriebswerkstatt Friedrichsfelde bleibt Insellage und kein Zug könnte den Hermannplatz passieren).

- Die Kapazitäten sowie die funktionelle Ausrichtung der Hauptwerkstatt Seestr. reichen aktuell nicht aus, um die Wartung der eingeschlossenen Züge der nördliche U7, nördliche U8 und U9 zu übernehmen.
- Die Pendelmaßnahmen auf der U7 (zur Erreichung Südstern) sowie U8 (zur Erreichung Schönleinstr.) haben eine Taktverlängerung der Hauptäste zur Folge.
- Ersatzverkehrsleistungen rundum den Hermannplatz (U7: Südstern bis Grenzallee sowie U8: Kottbusser Tor bis Hermannstr.) lassen sich durch die bereits vorhandene Verkehrsdichte sowie durch die nicht vorhandenen Kapazitäten an Fahrpersonal und Busse nur bedingt umsetzen.“

Frage 7:

Wie viele Menschen nutzen täglich den U-Bahnhof Hermannplatz?

Antwort zu 7:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Folgende Zahlen sind Ergebnisse der VBB-Erhebung 2016:

- Mo-Fr (täglich) ca. 137.000 Fahrgäste
- Sa ca. 127.000 Fahrgäste
- So ca. 70.000 Fahrgäste“

Berlin, den 08.11.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal  
 Senatsverwaltung für  
 Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz