

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Florian Dörstelmann (SPD)

vom 2. August 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 7. August 2024)

zum Thema:

Zukunft der U3 – Kurzzugchaos oder Metropolverbindung

und **Antwort** vom 22. August 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. August 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Florian Dörstelmann (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/19942
vom 02.08.2024
über Zukunft der U3 – Kurzzugchaos oder Metropolverbindung

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, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Frage 1:

Wie bewerten SenMVKU und BVG den aktuellen Takt, die Stabilität des Fahrplans und den Fahrzeugeinsatz auf der U3? Bitte konkrete Daten und Bewertungskriterien angeben.

Antwort zu 1:

Das von der BVG erbrachte Verkehrsangebot entspricht nicht den Leistungspflichten und Qualitätsvorgaben des Verkehrsvertrags hinsichtlich Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Kapazität. Es wird hierzu auf die Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/19433 verwiesen.

Frage 2:

Welche spezifischen Ursachen führen neben dem Fahrzeugmangel zum derzeit unregelmäßigen und sehr variablen Abfahrtsrhythmus der U3? Welche konkreten Maßnahmen werden bis wann ergriffen, um diese Probleme zu beheben?

Frage 3:

Warum werden in den Spitzenzeiten der Hauptverkehrszeiten besonders häufig (übertolle) Kurzzüge eingesetzt? Welche genauen Maßnahmen plant die BVG zur kurzfristigen und langfristigen Verbesserung dieser Situation? Was hat sie bereits getan?

Frage 6:

Wann erwarten Senat und BVG eine vollständige Normalisierung des Betriebs auf der U3? Bitte einen konkreten Zeitrahmen angeben.

Antwort zu 2, 3 und 6:

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen gemeinsam beantwortet. Hauptursache ist die angespannte Lage im U-Bahn-Fuhrpark der BVG auf Grund des hohen Durchschnittsalters der Flotte und der technischen Abgängigkeit einzelner U-Bahn-Fahrzeuge. Darüber hinaus sind laut BVG die zunehmenden personalbedingten Ausfälle, die nicht mehr dispositiv ausgeglichen werden können, sowie Vandalismusschäden und Infrastrukturstörungen große Herausforderungen.

Eine strukturelle Verbesserung der Fahrzeugeinsatzsituation im U-Bahn-Kleinprofil (Linien U1 bis U4) kann nur mit der Inbetriebnahme der beauftragten Neufahrzeuge der Baureihe JK erfolgen. Diese soll ab dem Jahr 2025 beginnen und laut BVG für grundlegende Entlastung auch auf der U3 sorgen.

Zur Überbrückung der Situation bis zur Auslieferung der Neufahrzeuge führt die BVG vom 09.09.2024 bis zum 23.07.2025 einen reduzierten Ausnahmefahrplan nach § 13 Verkehrsvertrag auf der Linie U2 ein. Diese Linie wird montags-freitags in der Hauptverkehrszeit im 4,5 statt im 4-Minuten-Takt zwischen Pankow und Theodor-Heuss-Platz verkehren sowie im 9- statt 8-Minuten-Takt zwischen Theodor-Heuss-Platz und Ruhleben. Die dadurch auf der U2 freigesetzten Wagen werden zur Stabilisierung des Fahrbetriebs auf den Linien U1 und U3 eingesetzt.

Frage 4:

Warum halten die Kurzzüge nicht an Positionen, die für mobilitätseingeschränkte Personen und Personen mit Kinderwagen günstig sind (etwa am Aufzug)? Warum wird im Fahrgastinformationsanzeiger nicht mehr angezeigt, ob ein Kurzzug vorne oder hinten hält? Welche konkreten Schritte unternehmen Senat und BVG, um die Barrierefreiheit und Fahrgastinformation auf der U3 zu verbessern?

Antwort zu 4:

Die Haltepunkte für Kurzzüge richten sich laut BVG nach den baulichen Gegebenheiten der jeweiligen Bahnsteige. Berücksichtigt werden dabei Aspekte, wie bauliche Krümmungen der

Bahnsteige und dadurch variierende Lückengröße zwischen Zug und Bahnsteigkante oder die Möglichkeiten zur Aufstellung von Abfertigungshilfen, ohne Flucht- und Laufwege zu blockieren.

Die Halteposition von Kurzzügen wird auf den Fahrgastinformationsanzeigern auf den Bahnsteigen grundsätzlich in Form von Piktogrammen (stilisierte Wagen in Relation zum Bahnsteig (vorne, mittig, hinten), analog zur Darstellung bei der S-Bahn) dargestellt. Die Länge der tatsächlich eingesetzten Züge wird aus dem Leitsystem der U-Bahn bezogen und steht in Echtzeit auf den Anzeigern zur Verfügung.

Frage 5:

Welche konkreten Sanierungsmaßnahmen sind auf der U3-Kernstrecke erforderlich? Bitte detailliert den Aufwand und die voraussichtlichen Kosten angeben. Sind derzeit Sanierungen geplant? Wenn ja: Welche genau und bis wann sollen sie abgeschlossen sein?

Antwort zu 5:

Nach derzeitigem Stand sind nach Angaben der BVG in den nächsten Jahren (2025-2030) auf folgenden U-Bahnhöfen Instandsetzungen am jeweiligen Bauwerk geplant: U Augsburger Straße, U Spichernstraße, U Fehrbelliner Platz, U Heidelberger Platz, U Dahlem-Dorf, U Onkel-Toms-Hütte, U Krumme Lanke. Die geplante Instandsetzung beinhaltet eine Sanierung der Wände, Decken und Bahnsteigplatten. Die Arbeiten erfolgen unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes. Derzeit laufen die vorbereitenden Planungen, die genauen Bauzeiten befinden sich noch in Abstimmung. Der U-Bahnbetrieb wird während der Baudurchführung weitgehend uneingeschränkt weiterlaufen.

Im Bereich der Tunnelstrecke werden bedarfsorientierte Betonsanierungen vorgenommen. Diese erfolgen weitgehend in den nächtlichen Betriebspausen.

Voraussichtlich im Jahr 2027 erfolgt eine Gleiserneuerung im Bereich Podbielskiallee bis Breitenbachplatz. Auch hier finden die Arbeiten überwiegend in den Abend- bzw. Nachtstunden statt.

Zusätzlich werden im regulären Instandhaltungsmodus sukzessive elektrische Anlagen sowie Fahrtreppen erneuert.

Die voraussichtlichen Investitionen im Zeitraum 2025 – 2030 betragen ca. 150-200 Mio. EUR. Detaillierte Einzelkosten können aus Wettbewerbsgründen nicht zur Verfügung gestellt werden.

Frage 7:

Werden im Rahmen der Verlängerung der U3 bis S Mexikoplatz zusätzliche Aufstellanlagen für U-Bahn-Fahrzeuge geschaffen? Wenn ja: in welchem Umfang und bis wann? Wenn nein: Welche Stellflächen fallen weg und welche Alternativen werden geprüft?

Antwort zu 7:

Hinter dem Bhf. Mexikoplatz sollen nach Angaben der BVG zusätzliche unterirdische Abstellkapazitäten geschaffen werden. Eine Fertigstellung ist bis Ende 2030 avisiert.

Frage 8:

Gibt es konkrete Überlegungen oder Vorplanungen für eine weitere Verlängerung der U3 bis zum künftigen Regionalbahnhof Düppel-Kleinmachnow? Welche Kapazitätserweiterungen der Aufstellanlagen sind dafür vorgesehen? Ist in den Planungen im Rahmen von i2030 eine Vorleistung für diese Verlängerung enthalten? Bitte ausführlich begründen.

Antwort zu 8:

Nein.

Frage 9:

Welche konkreten Pläne verfolgt der Senat zusammen mit der BVG für die denkmalgeschützte, vernachlässigte Wagenhalle Krumme Lanke? Welche Maßnahmen sind notwendig, um die Halle als Abstellanlage zu reaktivieren? Welche Rolle spielt diese Halle im Hinblick auf die Verlängerung der U3 und den zukünftigen Fahrzeugzuwachs im Kleinprofil?

Antwort zu 9:

Laut BVG läuft aktuell eine Ausschreibung für die Sanierung der denkmalgeschützten Wagenhalle und des vorgelagerten Gleisfächers mit dem Ziel, diesen wieder als Abstellanlage für das U-Bahn-Kleinprofil verwenden zu können. Die Bauleistungen hierzu sollen Ende 2024 beginnen.

Berlin, den 22.08.2024

In Vertretung

Johannes Wieczorek

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt