

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 13. Januar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Januar 2025)

zum Thema:

Quo vadis BVG? Wie geht es weiter bei den Berliner Verkehrsbetrieben? (II)

und **Antwort** vom 29. Januar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Januar 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/21318
vom 13. Januar 2025
über Quo vadis BVG? Wie geht es weiter bei den Berliner Verkehrsbetrieben? (II)

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 konkreten Sanierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen sind bei der BVG in 2024 erfolgt und im Zeitraum von 2025 bis 2030 im Allgemeinen sowie im Besonderen in Bezug auf das Streckennetz, Tunnel, Brücken, Bahnhöfe und Haltestellen geplant worden und welchen zeitlichen Umfang hatten bzw. haben diese Maßnahmen? (Aufstellung nach Umsetzungen, Planungen und Jahren sowie Dauer erbeten.)

Antwort zu 1:

Die BVG teilt dazu Folgendes mit:

„Straßenbahn:

Bei den nachfolgend aufgeführten Baumaßnahmen handelt es sich um Grundinstandsetzungsmaßnahmen/Erhaltungsmaßnahmen, die aus natürlichem Verschleiß der Anlagen resultieren. Einige haben bereits 2024 begonnen und werden noch im Jahr 2025 andauern.

Hinweis: Wegen des nicht-linearem Gleisverschleiß können einige kurzfristige Instandhaltungen nicht immer vorausgesagt werden. Daher kann es im Maßnahmenplan zu Veränderungen, Ergänzungen oder aber auch Verschiebungen kommen. Auch wurden keine Angaben zu Maßnahmen getätigt, welche für nach 2026 geplant sind, da diese noch zu vielen möglichen Änderungen unterliegen könnten.

2024

- Gleisschleife HansasträÙe
- Raoul-Wallenberg-StraÙe
- Gleisschleife LangenbeckstraÙe
- Betriebshof Marzahn
- Königsplatz
- WilhelminenhofstraÙe
- OstendstraÙe
- Verkehrslösung Schöneweide
- Gleisschleife Johannisthal
- Pyramidenbrücke
- Müggelheimer StraÙe
- Berliner StraÙe / Breite StraÙe
- Haltestelle Bornholmer StraÙe zur Gleisschleife BjörnsonstraÙe
- BjörnsonstraÙe bis Gleisschleife
- Überführung Louise-Schröder- Platz/Osloer StraÙe
- Gleisschleife Siegfried-/Fanninger-/GudrunstraÙe

2025

- Knotenpunkt Bornholmer/Wisbyer StraÙe
- Berliner StraÙe / Breite StraÙe - weiter aus 2024
- Überführung Koloniestr. / Drontheimer StraÙe
- Spandauer und Karl-Liebknecht-StraÙe
- Müggelheimer StraÙe - weiter aus 2024
- Kietzer StraÙe, KirchstraÙe bis BahnhofstraÙe/LindenstraÙe
- Alt Köpenick
- Pyramidenbrücke - nach Abschluss der Brückenerneuerung durch den Senat
- HansasträÙe
- Verkehrsknoten Marzahn
- Zwischenendstelle Wismarplatz

2026

- Alt Köpenick - weiter aus 2025
- Kietzer StraÙe, KirchstraÙe bis BahnhofstraÙe/LindenstraÙe - weiter aus 2025
- Pyramidenbrücke - weiter aus 2025
- LindenstraÙe/West

- Verkehrsknoten Marzahn – weiter aus 2025
- HansasträÙe - weiter aus 2025
- Gleisschleife Zingster StraÙe - ab vsl. 1. Quartal
- Karl-Liebknecht-StraÙe
- DircksenstraÙe
- Knotenpunkt AdK/RhinstraÙe – ab vsl. 3. Quartal
- Kehrgleis Blockdammweg
- EhrlichstraÙe
- Gleisschleife BjörnsonstraÙe
- Schönhauser Allee
- Stahlheimer/Wisbyer StraÙe
- Kastanienallee
- Rosenthaler StraÙe
- BrunnenstraÙe

U-Bahn:

In der folgenden Auflistung sind Bahnhöfe aufgeführt, auf denen 2024 Grundinstandsetzungen begonnen haben sowie in den Jahren 2025 bis 2030 beginnen sollen. Die endgültigen Bautermine sind abhängig von den Planungskapazitäten sowie der Dauer der Genehmigungs- und Vergabeverfahren.

U1:

- UhlandstraÙe ab vsl. 2027
- Nollendorfplatz ab vsl. 2025

U2:

- Kaiserdamm ab vsl. 2027
- Zoologischer Garten ab vsl. 2029
- KlosterstraÙe ab 2024
- Rosa-Luxemburg-Platz ab vsl. 2027

U3:

- Augsburger StraÙe ab vsl. 2026

U6:

- Alt-Tegel ab 2024
- Holzhauser StraÙe ab 2024
- ScharnweberstraÙe ab 2024
- SeestraÙe, 2. Bahnsteig ab 2025
- Hallesches Tor ab vsl. 2027
- Mehringdamm ab vsl. 2027
- ParadedstraÙe ab vsl. 2026

- Ullsteinstraße ab vsl. 2026

U7:

- Adenauerplatz ab vsl. 2028
- Möckernbrücke ab vsl. 2029
- Gneisenaustraße ab 2025
- Grenzallee ab vsl. 2025
- Johannisthaler Chaussee ab vsl. 2028
- Lipschitzallee ab vsl. 2028
- Zwickauer Damm ab vsl. 2028

U8:

- Franz-Neumann-Platz ab vsl. 2027
- Heinrich-Heine-Straße ab vsl. 2028
- Schönleinstraße ab vsl. 2027

U9:

- Spichernstraße ab vsl. 2025
- Schlosstraße ab vsl. 2027

Auf folgenden Abschnitten finden derzeit Erneuerungsmaßnahmen an Tunneln und Brücken statt:

- Damm- und Brückensanierung U6 Nord, Maßnahme in Umsetzung bis 2026
- Ersatz-Neubau Waisentunnel unter der Spree, Nähe Jannowitzbrücke, ab vsl 2026
- Tunnelsanierung Karl-Marx-Straße bis Hermannplatz, aktuelle Maßnahme in Umsetzung bis vsl. 2026, weitere Abschnitte in Planung
- Tunnelsanierung Chausseestraße, aktuelle Maßnahme erledigt, weitere Abschnitte in Planung
- Tunnelsanierung zwischen Wittenbergplatz und Nollendorfplatz, aktuelle Maßnahme erledigt, weitere Abschnitte in Planung
- Sanierung Rampenbauwerk Kurfürstenstraße, Maßnahme erledigt
- Tunnelsanierung im Bereich Spittelmarkt, Maßnahme erledigt
- Tunnelsanierung im Bereich Klosterstraße, Maßnahme in Umsetzung bis 2029 aufgrund der statischen und bauphysikalisch erforderlichen Kleinteiligkeit

Bei den folgenden mittelfristig geplanten Streckensanierungsvorhaben sind die Bauzeiten noch nicht final ermittelt. Aktuell gibt es folgenden, vorläufigen Planungsstand:

- Neubau Brücke über den Gleisdreieckpark (U1/U3)
Maßnahme in Vorbereitung; Umsetzung in Abhängigkeit vom Planfeststellungsverfahren vsl. 2028 bis 2030

- Tunnelsanierung Müllerstraße von U-Bhf. Wedding bis U-Bhf. Seestraße
Maßnahme in Abhängigkeit vom Umbau der Müllerstr., zu dem der BVG derzeit noch keine konkreten Termine bekannt sind
- Tunnelsanierung im Bereich Weinmeisterstraße, Maßnahme in Vorbereitung.
Umsetzung geplant 2026 bis 2030
- Tunnelsanierung im Bereich Tempelhofer Damm von U-Bhf. Platz der Luftbrücke bis S-Bhf., Tempelhof; Maßnahme in Zusammenarbeit mit den Berliner Wasserbetrieben, Umsetzung geplant 2026 bis 2031 (verschoben durch die BWB).
- Tunnelsanierung im Bereich U-Bhf. Gneisenaustraße, Maßnahme in Vorbereitung, Umsetzung geplant 2025 bis vsl. 2027“

Frage 2:

Für welche Verlängerungen im U-Bahn-Streckennetz wurden bislang Machbarkeitsstudien in Auftrag gegeben, welchen aktuellen Sach- und Bearbeitungsstand haben diese und wann ist jeweils mit einem Abschluss bzw. Ergebnissen zu rechnen? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 2:

Es wird auf die Beantwortung der Frage 3 der Schriftlichen Anfrage 19/14029 verwiesen. Seitdem wurden keine neuen Machbarkeitsstudien durchgeführt.

Frage 3:

Wie viele der Berliner U-Bahnhöfe sind derzeit barrierefrei nutzbar?

Antwort zu 3:

Die BVG teilt hierzu mit, dass die barrierefreie Ausrüstung der Bahnhöfe der BVG durch Aufzüge kontinuierlich erfolgt. Von den 175 U-Bahnhöfen der BVG sind aktuell 149 stufenlos erreichbar (142 mit Aufzügen, 8 mit Rampen); 147 U-Bahnhöfe haben ein Blindenleitsystem.

Frage 4:

An welchen Bahnhöfen wurde im Jahr 2024 ein barrierefreier Umbau durchgeführt? (Aufstellung unter Nennung von Umbaubeginn und -abschluss sowie (bei andauernden Baumaßnahmen) geplantem Abschlusstermin erbeten.)

Antwort zu 4:

Die BVG teilt dazu mit:

„Ein barrierefreier Umbau erfolgte in 2024 an den folgenden Bahnhöfen:

- Platz der Luftbrücke (U6) (Aufzug 2) (in 2024 abgeschlossen)
- Altstadt Spandau (U7) (2 Aufzüge) (Fertigstellung in 2025 geplant)
- Gneisenastr. (U7) (Fertigstellung in 2025 geplant)
- Residenzstr. (U8) (Fertigstellung in 2025 geplant)
- Weinmeisterstr. (U8) (Fertigstellung in 2025 geplant)
- Rohrdamm (U7) (Fertigstellung in 2026 geplant)
- Pankstraße (U8) (Fertigstellung in 2026 geplant)
- Güntzelstraße (U9) (Fertigstellung in 2028 geplant)“

Frage 5:

Für welche Bahnhöfe ist in den kommenden Jahren ein barrierefreier Umbau geplant? (Aufstellung unter Nennung von Baubeginn und Inbetriebnahme sowie konkreter Maßnahme zur Herstellung der Barrierefreiheit erbeten.)

Antwort zu 5:

Die BVG teilt mit, dass grundsätzlich alle Bahnhöfe mit Aufzügen, einer Höhenregulierung der Bahnsteigplatte, für einen niveaugleichen Übergang zur U-Bahn, sowie einem Blindenleitsystem ausgestattet werden. Die BVG hat alle notwendigen Planungsleistungen in Auftrag gegeben oder führt diese selbst aus. Für alle Standorte laufen die Genehmigungsverfahren bzw. werden sie vorbereitet.

Veränderungen von Planungsrichtlinien und Rechtsvorschriften haben teilweise zu umfangreichen Umplanungen geführt. Besonders Standortuntersuchungen, Brandschutz, Denkmalschutz, Bauwerksschäden, die Notwendigkeit zur Verlegung von Leitungen, die Genehmigung zu Baustelleneinrichtungen, verfügbare Kapazitäten von Baufirmen sowie in der städtischen Verwaltung, der während der Baumaßnahme weiterlaufende U-Bahnbetrieb sowie statische Herausforderungen sind diejenigen Faktoren, die für die meisten Verzögerungen bei der Planung und Umsetzung sorgen.

Trotzdem werden aus heutiger Warte bis 2030 Aufzüge für die folgenden U-Bahnhöfe avisiert:

Geplante Inbetriebnahmen im Jahr 2027 (9 Aufzüge):

- Görlitzer Bahnhof (U1/U3) (2 Aufzüge)
- Hausvogteiplatz (U2)
- Kaiserdamm (Aufzug 2) (U2)
- Borsigwerke (U6)

- Holzhauser Straße (U6)
- Konstanzer Str. (U7)
- Heinrich-Heine-Str. (U8)
- Franz-Neumann-Platz (U8)

Geplante Inbetriebnahmen im Jahr 2028 (6 Aufzüge):

- Ernst-Reuter-Platz (U2) (2 Aufzüge)
- Alt-Tempelhof (U6)
- Westphalweg (U6)
- Moritzplatz (U8)
- Güntzelstraße (U9)

Geplante Inbetriebnahmen im Jahr 2029 (1 Aufzug):

- Mierendorffplatz (U7)

Geplante Inbetriebnahmen im Jahr 2030 ff (19 Aufzüge):

Wittenbergplatz U1 Bahnsteig in Richtung Warschauer Straße

- Prinzenstraße U1/U3 (Aufzug 2 Richtung Kottbusser Tor)
- Möckernbrücke (U1/U3) (Ri U)
- Möckernbrücke (U1/U3) (Ri WA)
- Deutsche Oper (U2)
- Neu-Westend (U2)
- Alexanderplatz (U2) (zusätzlicher Aufzug)
- Biesdorf Süd (U5)
- Elsterwerdaer Platz (U5)
- Wuhletal (U5)
- Kaulsdorf Nord (U5)
- Cottbusser Platz (U5)
- Hellersdorf (U5)
- Louis-Lewin-Straße (U5)
- Rathaus Spandau (U7) (zusätzlicher Aufzug)
- Paulsternstr. (U7)
- Möckernbrücke (U7) (2 Aufzüge)
- Schönleinstraße (U8)
- Alexanderplatz (U8) (zusätzlicher Aufzug)
- Schloßstraße (U9) (2. Aufzug)

Frage 6:

Nach Kenntnis des Fragestellers sind im Zuge der Planung eines barrierefreien Umbaus von U-Bahnhöfen derzeit bis zu 40 Behörden und Institutionen zu beteiligen. Welche konkreten Möglichkeiten sieht der Senat, dieses

Vorgehen entweder zu verschlanken oder dahingehend zu optimieren, dass die nötigen Prozesse effizienter und rascher durchgeführt werden können? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 6:

Im Rahmen des gesetzlich vorgeschriebenen planrechtlichen Verfahrens sind neben ggf. privaten Betroffenen insbesondere alle öffentlichen Stellen zu beteiligen, die von der jeweiligen Planung eines Aufzuges zur barrierefreien Erschließung eines Bahnhofes berührt werden. Eine feste Anzahl der einzubindenden Stellen lässt sich naturgemäß nicht benennen, da sich je nach Komplexität und Örtlichkeit des Vorhabens die Anzahl der betroffenen und einzubindenden Akteure von Maßnahme zu Maßnahme unterscheidet.

Die anzuhörenden Kreise werden dabei stets auf ein notwendiges Minimum begrenzt. Eine weitere Verschlinkung ist aufgrund der geltenden Rechtslage nicht möglich.

Frage 7:

Inwiefern strebt der Senat an, die Prüfläufe beim (Aus)bau des Streckennetzes von U-Bahn und Straßenbahn zu reduzieren, um diese zu beschleunigen und welche konkreten Maßnahmen hat er hierzu bereits ergriffen bzw. wird er ergreifen? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 7:

Planungsabläufe für Infrastrukturvorhaben folgen den in der HOAI definierten Leistungsphasen. Dies ist u.a. auch eine Voraussetzung, um eine Förderfähigkeit der Vorhaben beim Bund nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) zu erreichen. Ferner sind den Planinhalten und Abläufen durch die Anforderungen an ein Planfeststellungsverfahren Rahmen gesetzt. Die Zusammenarbeit der Beteiligten in den einzelnen Leistungsphasen wird dabei so gesteuert, dass ein optimaler Ablauf gewährleistet ist.

Frage 8:

Welche Planungen liegen derzeit hinsichtlich der Errichtung neuer Betriebshöfe für den U-Bahn-, Straßenbahn- und Busverkehr vor? (Aufstellung der Standorte unter Nennung der aktuellen Leistungsphase (LPH) sowie geplantem Baubeginn und Fertigstellung erbeten.)

Antwort zu 8:

Gemeinsam mit der BVG wird die Frage wie folgt beantwortet:

Omnibus:

Neuer Betriebshof in Schöneweide für E-Busse:

- 2 Standorte in Schöneweide die eine funktionale Einheit bilden
- Abstellkapazität: 260 Fahrzeuge (in Summe an beiden Standorten)
- Bauzeit voraussichtlich: 2024 bis 2027, aktuell bauvorbereitende Maßnahmen
- Leistungsphasen 4/5 bzw. 8

Neubau Betriebshof Säntisstraße für E-Busse:

- 1 Standort in Berlin-Marienfelde
- Abstellkapazität: 220 Fahrzeuge
- Werkstattkapazität: abgestimmt auf die Anzahl der dem Betriebshof zugeordneten Fahrzeuge
- Bauzeit voraussichtlich: 2025 bis 2026
- Leistungsphase 5

Beide Betriebshöfe werden hinsichtlich der Ladelösung mit Pantographen ausgestattet. Damit wird zukünftig auch die Möglichkeit des automatisierten Ladens sichergestellt sein.

Straßenbahn:

Neubau Straßenbahnbetriebshof Adlershof

- 1 Standort in Treptow-Köpenick
- Abstellkapazität: bis zu 60 Fahrzeuge
- Bauzeit voraussichtlich: 2026 bis 2030

Neubau Straßenbahnbetriebshof Tegel

- LPH 0 – Projektentwicklung, aktuell Finalisierung LOI zwischen BVG und Senatsverwaltungen
- geplante Inbetriebnahme ab Mitte 2030iger

Neubau Straßenbahnbetriebshof Heinersdorf

- LPH 0 – Projektentwicklung, Berücksichtigung im aktuellen SNK 2.1., Eruierung der Grundstückserwerbsmodalitäten
- geplante Inbetriebnahme ab Mitte 2030iger

Im Bereich U-Bahn werden keine neuen Haupt- bzw. Betriebswerkstätten gebaut, sondern existierende Werkstätten modernisiert und nach Möglichkeit ausgebaut.

Frage 9:

Ist der Beantwortung meiner Fragen aus Sicht des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 9:

Nein.

Berlin, den 29.01.2025

In Vertretung

Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt