

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Antje Kapek (GRÜNE)

vom 7. Mai 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 7. Mai 2025)

zum Thema:

U-Bahn Pünktlichkeit

und **Antwort** vom 23. Mai 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Mai 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/22518
vom 07.05.2025
über U-Bahn Pünktlichkeit

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 hoch war die Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Regelmäßigkeit der Linien U1, U2, U3, U4, U5, U6, U7, U8, U9 und U12 in den letzten 18 Monaten? Bitte um Auflistung nach Monaten und Linien.

Antwort zu 1:

Die BVG teilt mit:

„Entsprechend des Berliner Nahverkehrsplans wird das Angebot der BVG AöR anhand von Regel-Angebotsstandards bewertet, um über die Zeitreihen die Entwicklung der Qualitätsmerkmale beurteilen zu können und Vergleichbarkeit herzustellen. Die Pünktlichkeit ergibt sich aus der Differenz der Gesamtzahl der regelmäßigen Abfahrten und der gemessenen unpünktlichen Abfahrten. Die Zuverlässigkeit entspricht den erbrachten Fahrten, also der Differenz aus den geplanten Fahrten und den ausgefallenen Fahrten. Für das

Angebotsmerkmal Regelmäßigkeit ist maßgeblich, dass eine Abfahrt in einem im Verkehrsvertrag näher definierten Intervall durchgeführt wird.

Wir verweisen auch auf die Drucksache 19/20269 vom 24. September 2024.

Pünktlichkeit

	Linie	Nov	Dez
2023	U1	91%	95%
	U2	99%	99%
	U3	95%	97%
	U4	99,9%	99,7%
	U5	98%	98%
	U6	98%	98%
	U7	99%	98%
	U8	98%	99%
	U9	99%	99%

	Linie	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
2024	U1	94 %	95 %	97 %	96 %	95 %	94 %	94 %	96 %	95%	95%	92%	94%
	U2	99 %	99 %	99 %	99 %	99 %	99 %	98 %	99 %	99%	98%	98%	98%
	U3	97 %	97 %	98 %	97 %	96 %	97 %	96 %	97 %	96%	97%	95%	96%
	U4	99,7 %	99,8 %	99,9 %	99,8 %	99,7 %	99,8 %	99,7 %	99,9 %	99,7%	99,7%	99,7%	99,8%
	U5	98 %	99 %	99 %	99 %	99 %	99 %	99 %	99 %	99%	98%	99%	98%
	U6	99 %	99 %	99 %	99 %	98 %	99 %	99 %	99 %	99%	99%	99%	99%
	U7	98 %	98 %	98 %	97 %	98 %	98 %	99 %	99 %	98%	99%	98%	98%
	U8	98 %	98 %	98 %	99 %	98 %	99 %	98 %	98 %	99%	99%	99%	98%
	U9	99 %	99 %	99 %	99 %	99 %	99 %	99 %	99 %	98%	98%	98%	98%

	Linie	Jan	Feb	Mrz	Apr
2025	U1	93%	93%	94%	99%
	U2	99%	98%	98%	98%
	U3	96%	97%	96%	96%
	U4	99,9%	99,6%	99,5%	99,5%
	U5	98%	98%	99%	99%
	U6	99%	99%	99%	99%
	U7	99%	98%	99%	99%
	U8	99%	98%	98%	98%
	U9	99%	99%	98%	98%
	U12*	--	--	96%	97%

* Einrichtung der bauzeitlichen Linie U12 im März 2025

Zuverlässigkeit

Anmerkung: Die Werte in der Tabelle sind im Lichte der Linienänderung zu verstehen. Die U1 fuhr seit den Stabilisierungsmaßnahmen im September 2024 in den Nebenverkehrszeiten nur zwischen den Bahnhöfen Nollendorfplatz und Uhlandstraße. Die U3 fährt als „Stammlinie“ zwischen Warschauer Straße und Krumme Lanke durch. Die Takte beider Linien blieben unverändert. Diese Leistungsänderung aufgrund des Ausnahmefahrplans bzw. der Stabilisierungsmaßnahmen senkt die Zuverlässigkeit auf der Linie U1 kalkulatorisch, da die nicht erbrachte Leistung zwischen den Stationen von Uhlandstraße bis Nollendorfplatz in den NVZ als Ausfälle zu verzeichnen sind. Ebenso fallen einzelne Ausfälle bei der U1 aufgrund der Kürze der Linie und entsprechend weniger Umläufen prozentual mehr ins Gewicht. Die U1 ist somit höheren Schwankungen unterlegen. Bei Ausfall einer Stationsbedienung gilt die Strecke bis zur nächsten Station als ausgefallen und mindert entsprechend die Zuverlässigkeitsquote. Seit Ende März 2025 besteht eine neue Linienführung der U12. Die U1 fährt seitdem nur noch zwischen Uhlandstraße und Wittenbergplatz im 15-Minuten Takt. Diese Änderung wiederum wirkt sich kalkulatorisch positiv auf die Zuverlässigkeit aus. Daher sind die Werte für die U1 für März und April 2025 aufgrund der Berechnungsmethode nicht mit den Vorwerten vergleichbar. Die organisierten Streiks bei der BVG durch die Gewerkschaft ver.di haben die Zuverlässigkeit in den Monaten Januar bis März 2025 ebenfalls stark beeinflusst.

	Linie	Nov	Dez
2023	U1	96%	97%
	U2	98%	98%
	U3	97%	95%
	U4	97%	93%
	U5	97%	91%
	U6	84%	88%
	U7	96%	91%
	U8	93%	93%
	U9	94%	91%

	Linie	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
2024	U1	97%	93%	97%	95%	92%	92%	89%	87%	55%	56%	46%	59%
	U2	98%	94%	97%	98%	96%	93%	94%	94%	83%	92%	89%	94%
	U3	99%	94%	94%	95%	94%	92%	89%	87%	81%	95%	95%	97%
	U4	97%	92%	94%	89%	88%	87%	85%	83%	67%	70%	61%	80%
	U5	98%	93%	97%	99%	99%	98%	100%	99%	98%	98%	98%	98%
	U6	98%	94%	97%	98%	98%	95%	95%	95%	94%	94%	98%	96%
	U7	98%	93%	96%	98%	96%	94%	94%	91%	90%	92%	97%	94%
	U8	98%	88%	90%	99%	96%	96%	92%	91%	88%	92%	97%	95%
	U9	96%	91%	95%	96%	98%	95%	94%	95%	89%	89%	91%	96%

	Linie	Jan	Feb	Mrz	Apr
2025	U1	62%	44%	43%	97%
	U2	89%	79%	76%	92%
	U3	93%	84%	80%	84%
	U4	84%	60%	44%	52%
	U5	93%	84%	85%	99%
	U6	95%	87%	83%	95%
	U7	95%	85%	84%	97%
	U8	94%	85%	82%	93%
	U9	94%	86%	83%	94%
	U12*	--	--	58%	76%

* Einrichtung der bauzeitlichen Linie U12 im März 2025

Regelmäßigkeit

	Linie	Nov	Dez
2023	U1	95%	97%
	U2	95%	95%
	U3	89%	92%
	U4	97%	93%
	U5	95%	89%
	U6	82%	86%
	U7	94%	89%
	U8	92%	92%
	U9	93%	88%

	Linie	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
2024	U1	96%	92%	97%	95%	92%	92%	88%	86%	55%	56%	46%	59%
	U2	96%	92%	95%	96%	94%	91%	92%	92%	81%	90%	86%	92%
	U3	94%	92%	92%	92%	91%	90%	87%	85%	79%	92%	89%	93%
	U4	97%	92%	94%	89%	88%	87%	85%	83%	67%	69%	61%	80%
	U5	96%	92%	96%	99%	98%	97%	99%	99%	97%	97%	97%	97%
	U6	97%	93%	97%	97%	96%	94%	94%	94%	92%	93%	96%	95%
	U7	96%	92%	95%	96%	94%	92%	92%	90%	88%	91%	94%	92%
	U8	95%	87%	89%	98%	95%	94%	90%	89%	87%	91%	96%	93%
	U9	94%	90%	93%	95%	96%	94%	93%	94%	88%	88%	90%	95%

	Linie	Jan	Feb	Mrz	Apr
2025	U1	62%	44%	43%	97%
	U2	88%	77%	74%	91%
	U3	89%	81%	77%	82%
	U4	84%	60%	44%	52%
	U5	92%	83%	84%	98%
	U6	94%	86%	82%	94%
	U7	93%	84%	83%	96%
	U8	93%	84%	81%	92%
	U9	93%	84%	81%	92%
	U12*	--	--	56%	75%

* Einrichtung der bauzeitlichen Linie U12 im März 2025“

Die vorstehenden Werte für die Regelmäßigkeit sind einheitlich mit der Verfrühungstoleranz von 90 s vor der planmäßigen Abfahrtszeit angegeben.

Frage 2:

Welche Personenbeförderungskapazitäten sind für die in Frage 1 genannten Linien vorgesehen? Bitte um Auflistung von planmäßig vereinbarten Takten und Anzahl der Wagen je Zug je Linie sowie die Anzahl der Personen die pro Stunde befördert werden können.

Antwort zu 2:

Bei einer planmäßigen Erbringung des Verkehrsangebots bestehen laut BVG folgende Platzkapazitäten in der Hauptverkehrszeit (HVZ):

„Das Platzangebot im Kleinprofil (Linien U1, U3, U4) liegt bei 142 sowie (Linie U2) bei 154 und im Großprofil (Linien U5 bis U9) bei 236 Personen je 2-Wagen-Einheit.

Darstellung der HVZ (vor den im September 2024 vereinbarten Taktausdünnungen):

- o U1: 10'-Takt à 8-Wagen, Kapazität: 3.408 Personen pro Stunde und Richtung
- o U2: 4'-Takt à 8 Wagen, Kapazität: 9.520 Personen pro Stunde und Richtung
- o U3: 5'-Takt à 6-Wagen, Kapazität: 5.112 Personen pro Stunde und Richtung
- o U4: 6 2/3'-Takt à 2 Wagen, Kapazität: 1.278 Personen pro Stunde und Richtung
- o U5: 4 2/3'- Takt à 6 Wagen, 9.103 Personen pro Stunde und Richtung
- o U6: 4 1/3'- Takt à 6 Wagen. 9.803 Personen pro Stunde und Richtung
- o U7: 5'-Takt à 6 Wagen, 8.496 Personen pro Stunde und Richtung
- o U8: 5'-Takt à 6 Wagen, 8.496 Personen pro Stunde und Richtung
- o U9: 4'-Takt à 6 Wagen, 10.620 Personen pro Stunde und Richtung

Darstellung der HVZ (seit den im September 2024 vereinbarten Taktausdünnungen):

- o U1: 10'-Takt à 8 Wagen, Platzangebot unverändert
- o U2: 4,5- Takt à 8 Wagen, 7.573 Personen pro Stunde und Richtung
- o U3: 5'-Takt à 6 Wagen, Platzangebot unverändert
- o U4: 6 2/3-Takt à 2 Wagen, Platzangebot unverändert
- o U5: 4 2/3'-Takt à 6 Wagen, Platzangebot unverändert
- o U6: 4 1/3'-Takt à 6 Wagen, Platzangebot unverändert
- o U7: 5'-Takt à 6 Wagen, Platzangebot unverändert
- o U8: 5'-Takt à 6 Wagen, Platzangebot unverändert
- o U9: 5'-Takt à 6 Wagen, 8.496 Personen pro Stunde und Richtung“

Mit der Aufhebung des fahrzeugbedingten Ausnahmefahrplans auf der U9 am 02.12.2024 besteht in der Hauptverkehrszeit wieder ein planmäßiges Verkehrsangebot im 4'-Takt à 6 Wagen mit einer Kapazität von 10.620 Personen pro Stunde und Richtung.

Frage 3:

Wie häufig und in welchem Ausmaß musste in den letzten 12 Monaten vom geplanten Zugmaterial abgewichen werden? Bitte um Auflistung nach Monat und Erfüllungsquote der Regelkapazität.

Antwort zu 3:

Die BVG teilt mit:

„Anmerkung: Wir erheben die Erfüllungsquote der Regelkapazität, also wie viele der durchgeführten Fahrten mit den geplanten Fahrzeugen geleistet wurden bzw. zu wie viel Prozent es gelungen ist, die geplanten Kapazitätsanforderungen zu erfüllen. Abweichungen ergeben sich also aus der Differenz zu 100%.

Hierfür gibt es unterschiedliche Gründe:

Auf den Kleinprofil-Linien U1 bis U4 bestanden vor den betrieblichen Justierungen die größten Herausforderungen, was den Zustand des Fuhrparks angeht. Die Zuverlässigkeit des stark in die Jahre gekommenen Zug-materials sinkt hier seit Ende 2023, was sich in den Abweichungen vom geplanten Zugmaterial widerspiegelt Die BVG geht davon aus, dass die neuen Züge des Kleinprofils (JK) im September in den Fahrgastbetrieb gehen.

Kurzfristig findet im Falle eingeschränkter Fahrzeug- (und ggf. Personal-)kapazitäten eine situative Aussteuerung mit Blick auf den Fahrgast statt. Um etwa auf der U1/U3 den Takt inkl. Pünktlichkeit auf der gesamten Strecke von Krumme Lanke nach Warschauer Straße möglichst stabil zu halten, wird in den meisten Fällen zugunsten der U3 entschieden, das heißt dort werden längere Züge und auf der U1 kürzere Fahrzeuge eingesetzt. Besonderer Fokus liegt

hierbei auf dem Bedarf der Anbindung der Freien Universität. Für den Streckenabschnitt Uhlandstraße – Wittenbergplatz der U1 gibt es durch den Omnibus verstärkende Alternativen, so dass die Einschränkungen auf der U1/U3 insgesamt mit der Priorisierung der U3 für die meisten Fahrgäste geringer sind.

Seit dem 24. März 2025 wurde zudem die bauzeitliche Linie U12 eingerichtet, die zwischen den Stationen Ruhleben (U2) und Warschauer Straße (U1) verkehrt. Die U12 ersetzt im Abschnitt von Warschauer Straße bis Wittenbergplatz die Linien U1 und U3 und im westlichen Abschnitt bis Ruhleben die Linie U2.

Erfüllungsquote der Regelkapazität, Montag bis Freitag, 07-18 Uhr

	Linie	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
2024	U1	18%	28%	30%	22%	26%	13%	11%	9%
	U2	93%	94%	95%	93%	94%	96%	95%	96%
	U3	63%	55%	32%	58%	93%	95%	86%	83%
	U4	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	U5	99,9%	99,9%	99,5%	98%	99,6%	99%	95%	96%
	U6	99%	98%	98%	99%	98%	98%	99%	99,5%
	U7	99%	96%	98%	99%	99%	99%	99%	99%
	U8	99%	97%	99%	98%	97%	99%	99%	97%
	U9	99%	96%	98%	99%	94%	99%	99,7%	97%

	Linie	Jan	Feb	Mrz	Apr
2025	U1	4%	3%	35%	0%*
	U2	97%	95%	96%	95%
	U3	99%	99%	96%	93%
	U4	100%	100%	100%	100%
	U5	86%	86%	96%	99%
	U6	99%	99%	98%	97%
	U7	99%	99%	99,6%	99,7%
	U8	99%	98%	99%	99%
	U9	99%	97%	98%	99%
	U12*	--	--	96%	96%

* Einrichtung der bauzeitlichen Linie U12 im März 2025“

Frage 4:

Wie viele ausgefallene Nutzkilometer gab es auf den unter Frage 1 genannten Linien in den letzten 18 Monaten?
Bitte um einzelne Auflistung nach Monaten und in Relation zu den eigentlich vorgesehen Nutzkilometern.

Antwort zu 4:

Die BVG teilt mit:

„Die ausgefallenen Nutzzugkilometer sind im Zusammenspiel mit den jeweils regulär zu erbringenden Nutzzugkilometern zu betrachten. Sie belegen die unmittelbare Wirkung der im letzten Sommer ergriffenen Maßnahmen und des angepassten Einsatzkonzepts der zur Verfügung stehenden Fahrzeuge bei der U-Bahn. Bereits im Oktober konnten wir durch eine kluge Disposition der Züge die ausgefallenen Nutzzugkilometer deutlich senken und wieder im geplanten Takt fahren. Im Februar und März sind die hohen Ausfälle im Lichte der Tarifverhandlung und Arbeitskampfmaßnahmen bei der BVG zu betrachten.

Plan-Leistung in Nutzzugkilometern 2024 (in Tsd.):

2024	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
U1	67,0	62,7	68,0	65,2	70,3	69,4	70,4	69,8	67,3	69,5	67,6	69,0
U2	273,5	257,2	268,0	265,1	271,8	265,1	274,0	266,0	264,3	272,6	269,2	265,6
U3	202,4	191,1	192,8	195,0	195,1	190,3	204,0	201,4	205,6	218,7	209,7	207,0
U4	24,8	23,0	24,0	23,9	25,1	23,8	23,1	21,0	24,9	23,9	24,8	24,2
U5	279,7	263,4	274,8	216,5	220,1	243,4	233,6	215,8	254,1	280,3	272,9	272,0
U6	208,8	196,6	155,2	180,1	207,0	200,0	206,6	202,1	201,7	209,2	203,2	202,6
U7	414,0	389,8	409,6	402,5	411,9	396,5	417,3	419,3	401,9	416,8	405,3	406,1
U8	229,1	215,9	226,5	221,8	226,3	220,9	230,8	231,3	222,0	230,2	224,2	223,1
U9	173,7	163,6	169,6	167,9	170,5	163,3	166,1	160,5	167,7	174,0	168,8	167,4
Gesamt	1.873,1	1.763,3	1.788,6	1.738,0	1.798,2	1.772,8	1.825,9	1.787,2	1.809,5	1.895,3	1.845,6	1.836,9

Ausgefallene Nutzzugkilometer im Jahr 2024 (in Tsd.):

2024	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
U1	2,1	4,6	2,1	3,1	5,3	5,4	8,0	9,2	30,1	31,9	36,6	28,3
U2	4,4	15,4	8,8	6,3	10,2	17,3	16,7	16,2	46,0	22,5	29,8	15,8
U3	2,6	11,7	12,5	10,1	11,6	15,8	21,5	25,4	39,1	10,1	10,8	6,3
U4	0,7	1,9	1,5	2,6	2,9	3,1	3,5	3,5	8,3	7,2	9,6	4,7
U5	4,6	18,2	9,0	1,7	2,0	3,7	0,5	1,1	6,2	5,5	5,8	5,0
U6	4,4	12,7	4,0	4,2	5,0	9,4	10,8	9,6	12,6	12,0	4,7	7,4
U7	7,5	25,6	15,0	7,5	16,1	25,6	26,6	39,8	41,1	32,9	14,1	24,7
U8	5,2	25,7	21,5	2,8	9,1	8,9	18,3	21,3	26,8	17,9	6,7	11,8
U9	6,8	14,5	8,5	6,5	4,2	7,4	10,5	7,9	17,8	18,6	15,6	6,2
Gesamt	38,2	130,3	82,9	44,8	66,6	96,6	116,4	134,1	228,0	158,7	133,6	110,3

Gesamt												
lt. Plan	1.873,1	1.763,3	1.788,6	1.738,0	1.798,2	1.772,8	1.825,9	1.787,2	1.809,5	1.895,3	1.845,6	1.836,9
In %	2,04 %	7,39 %	4,63 %	2,58 %	3,7 %	5,45 %	6,37 %	7,5 %	12,60 %	8,37 %	7,24 %	6,0 %

Plan-Leistung in Nutzzugkilometern 2025 (in Tsd.):

2025	Jan	Feb	Mrz	Apr
U1	69,5	62,9	53,4	6,3
U12	0	0	55,3	205,9
U2	277,3	248,7	239,8	132,4
U3	218,8	198,3	195,3	132,5
U4	25,9	23,4	25,6	22,9
U5	280,4	254,0	277,3	268,5
U6	209,1	189,4	207,0	200,6
U7	416,6	377,5	412,7	400,2
U8	193,8	190,8	222,4	220,2
U9	173,9	157,6	171,9	166,4
Gesamt	1.865,4	1.702,6	1.860,6	1.755,8

Ausgefallene Nutzzugkilometer im Jahr 2025 (in Tsd.):

2025	Jan	Feb	Mrz	Apr
U1	26,5	35,1	30,4	0,2
U12	0	0	23,0	48,9
U2	30,0	52,4	58,5	10,1
U3	14,7	31,6	39,3	20,6
U4	4,2	9,4	14,4	11,0
U5	19,6	39,5	42,1	2,7
U6	11,1	24,8	35,1	9,9
U7	22,7	56,5	66,2	12,0
U8	10,9	28,5	38,9	14,8
U9	9,9	21,9	28,9	9,3
Gesamt	149,6	299,7	376,9	139,5
Gesamt lt. Plan	1.865,4	1.702,6	1.860,6	1.755,8
In %	8,02 %	17,6 %	20,26 %	7,94 %

"

Frage 5:

Wie haben sich die in Drucksache 19 / 20 269 Frage 9 beschriebenen Anpassungen im Takt der U1, U2, U3, U4 und U9 auf die Pünktlichkeit wie auch Kapazität der Linien ausgewirkt?

Antwort zu 5:

Der im September 2024 eingeführte fahrzeugbedingte Ausnahmefahrplan im U-Bahn-Netz hat zu einem deutlich stabileren Fahrzeugeinsatz geführt. Der geplante Einsatz von 6-Wagen-Zügen im Großprofil (Linien U5 bis U9) sowie von 8-Wagen-Zügen auf der Linie U2 bzw. mindestens 6-Wagen-Zügen auf der U3 erfolgt deutlich zuverlässiger als in den Monaten vor Einführung des Ausnahmefahrplans. Der Ausnahmefahrplan bei der U9 konnte durch eine bessere Verfügbarkeit des Fahrzeugparks am 2.12.2024 beendet werden. Die derzeit hohen Ausfallwerte bei der U-Bahn sind überwiegend auf personalbedingte Ausfälle (nicht besetzte Dienste bzw. Arbeitskämpfmaßnahmen) zurückzuführen.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die BVG hat von Beginn der Situationsanalyse und Umsetzung der betrieblich notwendigen Maßnahmen offen kommuniziert, dass die deutlich verzögerte Auslieferung dringlich notwendiger und rechtzeitig bestellter U-Bahn-Fahrzeuge, das Unternehmen vor große Herausforderungen stellt.

Die BVG-Fahrzeugexpert*innen haben mit einem hohen Aufwand und Engagement den Einsatz der verfügbaren Flotte gemanagt und neben den betrieblichen Anpassungen weitere Maßnahmen ergriffen, die die Fahrzeugverfügbarkeit kurzfristig erhöht hat.

Dazu zählen die deutliche Erhöhung der Reinigungsschichten zur Beseitigung von Graffiti, die ständige Überprüfung und personelle Verstärkung in den Werkstätten, um die alten und anfälligen Fahrzeuge schnellstmöglich wieder in den Einsatz zu bringen, sowie eine erhöhte Bestreifung der U-Bahn-Abstellanlagen, um Vandalismus zu verhindern.

Durch diese Maßnahmen und Justierungen in den Takten und Fahrzeuglängen hat sich die Fahrzeugverfügbarkeit seit dem vergangenen September stabilisiert. Wir setzen z.B. vermehrt Acht-Wagen-Züge (also die maximale Länge) auf der U3 ein und bringen so mehr Kapazität auf diese Verbindung. Die U2 und U3 sind seitdem mit guten Zuverlässigkeitswerten von teilweise über 99 Prozent unterwegs.

Zum Start der neuen Linienführung der U12 Anfang April kam es noch vereinzelt zu Taktlücken, diese waren aber nicht die Regel und es wurde während der Umstellungsphase direkt operativ nachgesteuert, wenn Bedarf bestand. Die Maßnahmen auf der U9 konnten nach Fertigstellung der Reparaturen an den Fahrzeugen bereits Anfang Dezember 2024 wieder zurückgenommen werden.

Aktuell stehen wir außerdem vor der massiven Herausforderung, dass wir neben einem zuverlässigen Betrieb auf den Linien U1 bis U4 parallel die Fahrer*innen an den gelieferten ersten Neu-Fahrzeugen ausbilden, damit diese ab Sommer in den Fahrgasteinsatz können. Das Team der U-Bahn reagiert tagtäglich auf die Lage vor Ort und justiert bei Bedarf nach, um

trotz dieser zusätzlichen personellen Belastung einen bestmöglichen Betrieb anzubieten. Wenn es durch die bekannten und transparent kommunizierten Rahmenbedingungen im Kleinprofil dennoch zu Engpässen kommt, wählt unsere Leitstelle die bestmögliche Lösung für möglichst viele Fahrgäste.“

Berlin, den 23.05.2025

In Vertretung

Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt