

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Antje Kapek (GRÜNE)**

vom 27. Mai 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Mai 2025)

zum Thema:

**Wann kommt die U6 bis zur Nahariyastraße und wann fährt sie wieder zwischen Kurt-Schumacher-Platz und Alt-Tegel?**

und **Antwort** vom 12. Juni 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Juni 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. 19/22735

vom 27.05.2025

über Wann kommt die U6 bis zur Nahariyastraße und wann fährt sie wieder zwischen Kurt-Schumacher-Platz und Alt-Tegel?

---

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. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Was ist der aktuelle Projektstand bzgl. der versprochenen U-Bahn-Verlängerung der U6 von Alt-Mariendorf zur Nahariyastraße?

- a. In welcher Leistungsphase befindet sich das Projekt?
- b. Wann wird die aktuelle Leistungsphase abgeschlossen?
- c. Wann ist der Beginn der weiteren Leistungsphasen geplant?
- d. Wann ist die Gesamtplanung abgeschlossen?
- e. Wann ist der Realisierungsbeginn geplant?
- f. Wann ist die Fertigstellung geplant?
- g. Wann ist die Inbetriebnahme geplant?
- h. Aus welchen Mitteln ist die Finanzierung sichergestellt?

Antwort zu 1:

Die Fragen 1 a-h werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die U6 Verlängerung von Alt-Mariendorf zur Nahariyastraße laufen derzeit keine Untersuchungen. Zukünftige U-Bahnplanungen stehen in Abhängigkeit der Bewertung zur Fortschreibung zum Nahverkehrsplan 2024-2028.

Frage 2:

Was ist der aktuelle Stand der Baumaßnahmen zur Grundsanierung des Streckenabschnitts zwischen Kurt-Schumacher-Platz und Alt-Tegel sowie der U-Bahnhöfe Alt-Tegel und Borsigwerke?

- a. Warum hat sich die ursprünglich mit 20 Monaten kalkulierte Bauzeit mehr als verdoppelt und die Wiedereröffnung von Herbst 2024 auf 2026 verschoben?
- b. Warum wurden die „Mehr-Schäden“ der U-Bahnhöfe Alt-Tegel und Borsigwerke von den Verantwortlichen erst anderthalb Jahre nach der Stilllegung der Strecke festgestellt?
- c. Für wie realistisch beurteilt der Senat nach aktuellem Stand die Fertigstellung in 2026 bzw. ist mit der Fertigstellung zu rechnen?
- d. Welche Möglichkeiten gibt es, die Bauarbeiten zu intensivieren?
- e. Welche Überlegungen wurden für eine abschnittsweise Wiederinbetriebnahme der Strecke getroffen?
- f. Warum wurden trotz der erheblichen Zunahme an Luftverschmutzung für die Anwohner\*innen der vom Busersatzverkehr betroffenen Straßen keine E-Busse eingesetzt?
- g. Warum wurden die versprochenen Jelbi-Stationen entlang der Strecke bislang nicht eingerichtet?
- h. Werden die Stationen aufgrund der Verzögerung der Fertigstellung noch eingerichtet? Wann ist damit zu rechnen?
- i. Hat der betroffene Bezirk Reinickendorf Einblick in das Controlling der Terminplanungen und Bauabläufe?

Antwort zu 2:

a.-c. Die Fragen 2 a-c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Im Oktober 2022 hat die BVG mit der Baufeldvorbereitung und Einrichtung der Busspuren für den Ersatzverkehr entlang der nördlichen U6 begonnen. Seit November 2022 findet die vollumfängliche Grunderneuerung des Streckenabschnitts zwischen den U-Bahnhöfen Alt-Tegel und Kurt-Schumacher-Platz statt. Zur Gesamtmaßnahme gehören ebenso der barrierefreie Ausbau und die Grundinstandsetzungen der U-Bahnhöfe Alt-Tegel, Borsigwerke, Holzhauser Straße und Scharnweberstraße sowie die Dammsanierung der oberirdischen Strecke, welche im Februar 2023 begonnen wurde. Im März 2023 erfolgte der Abbruch der U-Bahnbrücke über der Seidelstraße und ab April 2023 der Start der Sanierung der U-Bahnbrücke über der Bundesautobahn A111. Daraufhin folgten im Juni 2023 die Sanierung der Brücken Otis- und Florastraße sowie im Juli 2023 der Start der Sanierung der Brücken Antonienstraße, Eichborndamm, Uranusweg und des östlichen Zugangsbauwerks Scharnweberstraße.“

Die Fertigstellung des U6-Brückenneubaus an der Seidel-/ Scharnweberstraße ist für diesen Sommer geplant. Im kommenden Jahr 2026 soll voraussichtlich die Wieder-Inbetriebnahme des U-Bahn-Abschnittes Kurt-Schumacher-Platz bis Alt-Tegel erfolgen.“

Zu den Gründen für die verlängerte Bauzeit der U6-Streckensanierung sowie der größeren Schadensbilanz gegenüber der ursprünglichen Feststellung führt die BVG aus, dass durch Einsprüche im Vergabeverfahren und durch neue gesetzliche Rahmenbedingungen, insbesondere die neue Ersatzbaustoffverordnung, Verzögerungen entstanden sind. Darüber hinaus wurden während der laufenden Baumaßnahmen an den alten Betonbauwerken neue Schadensbilder festgestellt, die zusätzliche Sanierungsarbeiten erforderlich machen. Diese Faktoren, zusammen mit der angespannten Marktsituation und längeren Materiallieferzeiten, führen nach Aussage der BVG zu einer längeren Bauzeit als ursprünglich geplant. Aktuell gehen die BVG und der Senat davon aus, dass die erforderlichen Arbeiten im zweiten Halbjahr 2026 abgeschlossen sein werden. Ein genauer Eröffnungstermin zur Wiederinbetriebnahme der nördlichen U6 kann voraussichtlich gegen Ende des Jahres genannt werden.

Die BVG weist in diesem Kontext noch darauf hin, dass aktuelle Informationen zur Baumaßnahme der U6-Streckensanierung auch auf der entsprechenden Website der BVG abgerufen werden können:

<https://www.bvg.de/de/unternehmen/herzensprojekte/u6-nordstreckensanierung>“

- d. Hierzu erläutert die BVG, dass in den regelmäßig stattfindenden Baubesprechungen potenzielle Möglichkeiten zur Beschleunigung der Bauarbeiten untersucht und besprochen werden. Aufgrund der Vielzahl der Teilprojekte und deren Verzahnung sowie der unveränderbaren bautechnologischen Abläufe sind Beschleunigungspotenziale jedoch äußerst begrenzt. Die verfügbaren Bauzeiten sind durch gesetzliche Vorgaben für den Lärmschutz ebenfalls eingeschränkt. Die aktuelle Marktsituation sowie langfristige Lieferzeiten für Baumaterial lassen kurzfristige Beschleunigungen ebenfalls nicht zu.
- e. In Bezug auf Überlegungen für eine abschnittsweise Wiederinbetriebnahme der nördlichen U6 teilt die BVG mit, dass grundsätzlich in allen Baufeldern bis zum Abschluss der Maßnahme parallel gearbeitet wird und demzufolge eine vorzeitige Eröffnung von Teilabschnitten nicht möglich ist. Außerdem können die komplexen elektrischen Systeme wie Stellwerkstechnik, Kommunikations- und Stromversorgungsanlagen nur in einem Stück in Betrieb genommen werden, so dass auch dieser Umstand einer Wiedereröffnung von Teilabschnitten entgegensteht. Außerdem fehlen Wendemöglichkeiten (Weichen) für U-Bahnzüge im Bauabschnitt zwischen Kurt-Schumacher-Platz und Alt-Tegel.

- f. Für die Durchführung des Schienenersatzverkehrs (SEV) mit Bussen auf der nördlichen U6 werden nach Aussage der BVG ausschließlich Gelenkbusse eingesetzt, um das hohe Fahrgastaufkommen zuverlässig bewältigen zu können. Elektro-Eindecker kommen daher aus Kapazitätsgründen nicht infrage. Zudem befinden sich die Diesel-Gelenkbusse für den Ersatzverkehr auf einer externen Abstellfläche am ehemaligen Flughafen Tegel (TXL), wo keine Ladeinfrastruktur für Elektrobusse vorhanden ist.

Im Hinblick auf den grundsätzlichen Einsatz von Elektrobussen erläutert die BVG, dass die Flotte langfristig weiter ausgebaut wird. So werden neue Elektro-Gelenkbusse sukzessive eingeflottet, dabei jedoch derzeit vorrangig auf Linienfahrten eingesetzt, die vom BVG-Betriebshof in der Indira-Gandhi-Straße (Weißensee) aus bedient werden. Eine flexible Umverteilung dieser Fahrzeuge in andere Stadtgebiete ist gemäß Mitteilung der BVG logistisch derzeit noch nicht möglich und auch unwirtschaftlich.

- g.+h. Die Fragen 2 g und h werden im Zusammenhang beantwortet.

Die BVG wurde vom Senat mit einer fünfjährigen Erprobung von Jelbi-Mobilitätsstationen bis zur Revision des Verkehrsvertrages Ende 2025 beauftragt. Hierfür wurden im Jahr 2020 mehrere Pilotnetze ausgewählt, die bis Ende 2025 errichtet bzw. vervollständigt werden. Deren positive verkehrliche Wirkung ist zunächst nachzuweisen und im Verhältnis zu den Kosten zu bewerten. Zusätzliche Jelbi-Stationen entlang der nördlichen U6 sind in der Erprobungsphase nicht vorgesehen.

- i. Die BVG teilt hierzu mit:  
„Die BVG steht im regelmäßigen Austausch mit dem Bezirk Reinickendorf und in diesem Rahmen auch für Informationen zur Maßnahme der Grunderneuerung des nördlichen Streckenabschnitts der U6 zur Verfügung. Außerdem werden aktuelle Informationen zum Projektfortschritt auf der Website der BVG eingestellt (siehe Antwort zu 2 a-c).“

Berlin, den 12.06.2025

In Vertretung

Britta Behrendt  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt