

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (**LINKE**)

vom 24. Juli 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Juli 2025)

zum Thema:

Welche Auswirkungen hat die Havarie der Ringbahnbrücke auf den Berliner Untergrund?

und **Antwort** vom 12. August 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. August 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/23451

vom 24. Juli 2025

über Welche Auswirkungen hat die Havarie der Ringbahnbrücke auf den Berliner Untergrund?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum größten 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) und das Bundesministerium für Verkehr (BMV) um Stellungnahmen gebeten, die in der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt sind bzw. an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben werden.

Frage 1:

Wie viele LKW befuhren die BAB100 im Bereich der Ringbahnbrücke vor deren Havarie täglich?

Antwort zu 1:

Das BMV teilt hierzu mit:

„Vor der Havarie befuhren ca. 6.500 LKW täglich die Ringbahnbrücke.“

Frage 2:

Wie viele LKW fahren nun täglich im Bereich der Umleitungsstrecken? (Bitte nach Streckenabschnitten differenziert aufführen!)

Antwort zu 2:

Die Nahumfahrung Halenseestraße - Messedamm - Königin-Elisabeth-Straße ist die einzige ausgewiesene Umleitungsstrecke. Hierzu liegen folgende Verkehrszahlen vor:

- Abschnitt Halenseestraße zwischen AS BAB A 100 und Messedamm: 3.880 LkW/13h
- Abschnitt Messedamm zwischen Halenseestraße und Neue Kantstraße: 2.722 LkW/13h
- Abschnitt Messedamm zwischen Neue Kantstraße und Kaiserdamm: 1.432 LkW/13h
- Abschnitt Königin-Elisabeth-Straße zwischen Kaiserdamm und Spandauer Damm: 1.533 LkW/13h
- Abschnitt Spandauer Damm zwischen Königin-Elisabeth-Straße und AS BAB A 100: 2.574 LkW/13h.

Frage 3:

Unter welchen Streckenabschnitten befinden sich Tunnel der U-Bahn? (Bitte aufführen nach Linien sowie der Frage, ob sich diese längs oder quer zu den Umleitungsstrecken befinden!)

Antwort zu 3:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Im Wesentlichen ist die U2 zwischen Ernst-Reuter-Platz und Theodor-Heuss-Platz betroffen. Diese liegt unter der Bismarckstraße bzw. unter dem Kaiserdamm. Zusätzlich kreuzt die U7 in der Wilmersdorfer Straße die Bismarckstraße und der Überführungstunnel U2/U7 fädelt in Höhe Deutsche Oper aus der U2 in die Richard-Wagner-Straße aus.“

Frage 4:

Kann unter Berücksichtigung der unten stehenden Fragengruppen eine zur Streckensperrung führende Betriebsgefährdung der U-Bahnanlage ausgeschlossen werden?

Antwort zu 4:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Aktuell besteht keine Betriebsgefährdung der U-Bahnanlagen. Die erheblich erhöhte Anzahl parallel über dem Tunnel fahrender bzw. den Tunnel kreuzender Lastkraftwagen kann jedoch langfristig zu einem erhöhten Verschleiß der Tragstrukturen und somit zu Schäden und Schadensvertiefungen führen, die sich zu betriebsgefährdenden Bauwerkszuständen auswachsen können. In Konsequenz müssten betriebliche Maßnahmen abgewogen und ergriffen werden.“

Frage 5:

Welche Auswirkungen hätte eine solche Streckensperrung auf die Reparaturmöglichkeiten der Kleinprofilzüge und somit auf das gesamte Kleinprofilnetz (vgl. auch Frage 10)?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die U2 ist die einzige schienengebundene Anbindung der Betriebswerkstatt für das Kleinprofil am Machandelweg (U-Bhf. Olympiastadion). Eine Umfahrung des Kaiserdamms ist schienengebunden nicht möglich.“

Frage 6:

Um welche Art von U-Bahnbauwerken handelt es sich?

- a. Welche U-Bahnbauwerke sind zwischen den Stationen Ernst-Reuter-Platz bis Theodor-Heuss-Platz betroffen?
- b. Welche betriebsbereiten Überführungsbauwerke gibt es zwischen U2 und anderen Strecken, die in eine reparaturfähige Kleinprofil-Betriebswerkstatt führen?
- c. Wann sind diese Bauwerke errichtet worden?
- d. In welche Bauarten sind die Bauwerke einzuordnen?
- e. Wie sind deren Tragwerke beschaffen?
- f. Werden diese Bauarten mit den verwendeten Tragwerken im heutigen Ingenieurbau noch errichtet? Falls nicht, warum nicht?
- g. Gibt es im Bereich dieser Tragwerke Stellen, die auf Grund ihrer Konstruktion rechnerisch nach heutigen Normen nicht mehr nachgewiesen werden können?

Antwort zu 6 a bis g:

Die BVG teilt hierzu mit, dass zwischen den Stationen Ernst-Reuter-Platz und Theodor-Heuss-Platz die Streckentunnel und Bahnhofsbauwerke der U2 sowie der U7 betroffen sind, ebenso der Überführungstunnel zwischen U2 und U7 (vgl. Antwort zu Frage 3). Betriebsbereite Überführungsbauwerke zwischen der U2 und anderen Strecken, die in eine reparaturfähige Kleinprofil-Betriebswerkstatt führen, existieren keine (vgl. Antwort zu Frage 5). Die Bauwerke der U2 im Bereich Bismarckstraße/Kaiserdamm wurden zwischen 1905 und 1908 errichtet. Sie sind einzuordnen in die Bauart mit unbewehrten Stampfbetonwänden, ergänzt durch Stahlrahmen und einer Preußischen Kappendecke; errichtet wurden sie in offener Bauweise. Die Tragwerke dieser Bauwerke entsprechen der eben genannten Bauart. Solche Bauarten mit den verwendeten Tragwerken werden im heutigen Ingenieurbau nicht mehr errichtet, da moderner,

bewehrter Stahlbeton in vielerlei Hinsicht erhebliche statische Vorteile bietet. Die Altanlagen stehen jedoch unter Bestandsschutz, und heutige Rechenmethoden lassen sich nur bedingt mit den ursprünglichen Normen vergleichen.

Frage 7:

Wie ist der Erhaltungszustand der U-Bahnbauwerke im Detail?

- a. Welche Baustoffe in welcher Qualität wurden laut Bauplanungsunterlagen damals verwendet?
- b. Gab es in den letzten 15 Jahren Baustoffuntersuchungen an Bauwerken in dem unter Frage 6 genannten Bereich?
- c. Welche Ergebnisse erzielten die Untersuchungen bauwerks-, bauteil- und baustoffbezogen in Bezug auf die Festigkeitswerte der damals verwendeten Tragwerksbaustoffe?
- d. Wie werden Baustoffe in der oben ermittelten Qualität in der heutigen Zeit eingesetzt?
- e. Ist ein Einsatz der ermittelten Baustoffqualitäten im Ingenieurbau nach hier gültigen Normen noch möglich?
- f. Wie wirken sich Umwelteinflüsse aus öffentlichem Straßenland auf die oben ermittelte Baustoffqualität aus?
- g. Ist mit einem, im Vergleich zu unbeeinflussten Baustoffen, höherem Verschleiß zu rechnen?
- h. Wie und in welcher Taktung wurden die Bauwerke vor der Sperrung der Ringbahnbrücke geprüft?
- i. Wie und in welcher Taktung werden die Bauwerke seit der Sperrung der Ringbahnbrücke geprüft?
- j. Welche durchschnittliche Zustandsnote weisen die einzelnen Bauwerke auf, wie wird der jeweils schlechteste Einzelschaden benotet?
- k. Wie viele Feuchteschäden sind bauwerksbezogen in den Decken der Bauwerke vorhanden?
- l. Wie viele Feuchteschäden sind bauwerksbezogen in den Wänden der Bauwerke vorhanden?
- m. Muss bei diesen Feuchteschäden mit dem Eintritt von streusalzinduzierter Feuchtigkeit gerechnet werden?
- n. Falls nicht, wie wird dies ausgeschlossen?
- o. Welche wissenschaftlichen Untersuchungen gibt es, die den Ausschluss bestätigen?
- p. Falls mit dem Eintritt von streusalzinduzierter Feuchtigkeit nicht gerechnet werden muss, welche alternativen Ursachen des Feuchteintritts sind ermittelt worden?
- q. Wurde die eingetretene Feuchtigkeit untersucht?
- r. Gab es in den letzten Jahren Instandsetzungen oder -haltungen, die sich positiv auf die Baustoffqualität auswirken?

- s. Welche Maßnahmen wurden (mit Benennung der jeweiligen techn. Grundlage) bauwerks-, baustoff- und bauteilbezogen mit welcher qualitativen Verbesserung durchgeführt?
- t. Welche Verlängerung in der Nutzungsdauer bei ursprünglich vorgesehener Nutzung ergibt sich daraus?
- u. Lässt sich dies auf die Nutzung von vor dem 19. März 2025 übertragen?
- v. Welche Abschläge sind erforderlich?

Antwort zu 7 a bis v:

Die BVG teilt hierzu mit, dass im Bereich der westlichen U2 folgende Baustoffe verwendet wurden: Stampfbeton mit niedriger Festigkeit im Vergleich zu heutigem Beton, nicht schweißbarer Stahl mit spröderem Gefüge gegenüber modernem Baustahl sowie teilweise Ziegelmauerwerk mit Festigkeiten, die heutigen Porenbetonsteinen entsprechen. In den letzten 15 Jahren wurden Baustoffuntersuchungen an den betroffenen Bauwerken durchgeführt, deren Ergebnisse die Aussagen zur Materialqualität bestätigen. Baustoffe dieser Art kommen heute nicht mehr zum Einsatz: Stampfbeton und das erwähnte Mauerwerk werden gar nicht mehr verwendet, Stahl in dieser ursprünglichen Qualität wird nicht mehr hergestellt. Ein Einsatz dieser historischen Baustoffqualitäten ist nach heute gültigen Normen nicht mehr möglich (vgl. Antwort 6). Umwelteinflüsse aus dem öffentlichen Straßenland, insbesondere eindringendes Wasser und Belastungen, können die Substanz der Altanlagen dauerhaft schädigen, etwa durch Korrosion oder Abplatzungen. Durch die laufenden Sanierungen der Bauwerke soll dieser Prozess möglichst vermieden werden. Vor der Sperrung der Ringbahnbrücke wurden die Bauwerke gemäß BOStrab und DIN 1076 alle drei Jahre geprüft. Aktuell werden die Bauwerke im Rahmen der Baustelle am Kaiserdamm überwacht, zudem läuft eine Überwachung der Bauwerke vom Kaiserdamm bis zur Kaiser-Friedrich-Straße aktuell an. Die Tunnel der westlichen U2 weisen Zustandsnoten zwischen 2,2 und 3,5 auf. Eine konkrete Anzahl an Feuchteschäden kann nicht angegeben werden. In Abhängigkeit der Witterung, des Grundwasserstandes, der Jahreszeit etc. können Feuchteschäden auftreten oder abtrocknen. Zudem kommt es vor, dass das eingedrungene Wasser die außenliegende Abdichtung hinterläuft und an anderen Stellen auf der Innenseite des Tunnels austritt. Insofern können verschiedene innenseitig erkennbare Feuchteschäden auf eine einzige Undichtigkeit der Tunnelabdichtung zurückzuführen sein. Insgesamt sind die Altbautunnel der Berliner U-Bahn, verglichen mit anderen historischen U-Bahnssystemen, weitgehend trocken. Bei den insgesamt wenigen direkt unter Straßen liegenden Feuchteschäden können jahreszeitabhängig auch Streusalzanteile enthalten sein. Grundsätzlich wird jedes Eindringen von Oberflächenwasser durch funktionierende Außenabdichtungen verhindert. Weitere Ursachen für Feuchteintritt liegen in Bauwerksalter, Baugrundbewegungen sowie früheren Schädigungen infolge von Verkehr, Krieg oder Baumaßnahmen. Die vorhandene Feuchtigkeit wurde nicht weiter untersucht, da aktuell keine wesentlichen Dichtungsschäden vorliegen. Eine grundsätzliche Verbesserung der historischen Baustoffqualität ist nicht möglich. Beim Teilersatz geschädigter Bauteile, etwa bei Betonabplatzungen, ist zwingend auf vergleichbare Materialqualitäten zu achten, um Unverträglichkeiten zwischen den Baustoffen und damit einhergehender

Folgeschäden zu vermeiden. Im Bereich Bismarckstraße/Kaiserdamm wurden in den letzten Jahren umfangreiche Dichtungserneuerungen vorgenommen; punktuell kann die Festigkeit von Beton durch Verfestigungsinjektionen verbessert werden. Bauliche Maßnahmen im Zusammenhang mit der Havarie an der Ringbahnbrücke oder den daraus resultierenden Umleitungen wurden nicht durchgeführt. Entsprechend ergibt sich keine konkrete Verlängerung der Nutzungsdauer über die ursprünglich vorgesehene hinaus. Die laufenden Sanierungsmaßnahmen am U-Bahnhof Kaiserdamm wurden bereits vor dem 19. März 2025 geplant und begonnen und sind nach aktuellem Stand der Technik auf eine innerstädtische Nutzung ausgelegt. Rechnerische Erkenntnisse zu einer Verkürzung der Lebensdauer der Tunnelbauwerke liegen nicht vor. Das Bauwerk wird daher bautechnisch (augenscheinlich) sowie teilweise geodätisch (vermessungstechnisch) überwacht.

Frage 8:

Wie stellt sich die Tragfähigkeit der U-Bahnanlage dar?

- a. Welches Lastbild lag der Errichtung zu Grunde?
- b. In welcher Frequenz und Gleichzeitigkeit wurde das Lastbild damals, laut statischen Berechnungen angesetzt?
- c. Ergibt der damalige Lastansatz eine Übereinstimmung mit dem im genannten Bereich üblichen Straßenverkehr (Verkehrszählung einpflegen) einer mehrspurigen Bundesstraße in Berlin (ohne Berücksichtigung der Autobahnumleitung)?
- d. Falls nicht, muss mit einem höheren Verschleiß gerechnet werden?
- e. Ist mit einer weiteren Verschleißerhöhung durch den Umleitungsverkehr der kaputten Ringbahnbrücke zu rechnen?
- f. Welche Standzeit wurde vergleichbaren Ingenieurbauwerken, bauartbezogen, unter Berücksichtigung des Lastansatzes damals allgemein zugeordnet?
- g. Gibt es bekannte, international anerkannte technische Untersuchungen, die den errichteten Bauwerken unter heutigen Gesichtspunkten, unter Berücksichtigung aktueller Einwirkungen und Instandhaltungen/ Instandsetzungen (vgl. Frage 7) verlängerte Standzeiten zuschreiben?
- h. Welche Zeitfenster sind für die Umleitung vorgesehen?
- i. Kann sichergestellt werden, dass die Bauwerke dem Umleitungsverkehr bis zum geplanten Ende der Umleitung standhalten?
- j. Kann durch die zuständige Abteilung der BVG versichert werden, dass die Bauwerke im oben beschriebenen Zustand, ohne weitere kompensierende Maßnahmen, einem Umleitungsverkehr bis zum 31.12.2025 standhalten?

Antwort zu 8a bis 8j:

Die BVG teilt zu 8a bis 8g hierzu sinngemäß mit, dass die bauzeitliche Bemessung der Tunnelanlagen der U2 mit dem Lastbild einer Dampfwalze geführt wurde und ausschließlich statisch erfolgte; Aspekte der Ermüdung waren zu diesem Zeitpunkt weder Stand der Forschung noch Stand der Technik. Daher wurde auch keine Frequenz oder Gleichzeitigkeit in der Lastannahme berücksichtigt, wie sie heute üblich wäre. Eine Übereinstimmung dieses damaligen Lastansatzes mit dem heutigen Verkehrsaufkommen einer mehrspurigen Bundesstraße in Berlin, insbesondere unter Berücksichtigung aktueller Verkehrszählungen, ist daher nicht gegeben. Durch die im Vergleich zur historischen Annahme deutlich erhöhte Zahl an Lastspielen ist auf Dauer mit einem höheren Verschleiß zu rechnen. Eine zusätzliche Verschleißerhöhung durch den Umleitungsverkehr infolge der Sperrung der Ringbahnbrücke ist deshalb ebenfalls anzunehmen. Zur ursprünglich geplanten Standzeit vergleichbarer Ingenieurbauwerke lässt sich feststellen, dass solche Überlegungen zur Lebensdauer seinerzeit nicht angestellt wurden. Die tatsächliche Nutzungsdauer ergibt sich bis heute aus den regelmäßigen Bauwerksüberprüfungen; es existieren keine zeitlichen Begrenzungen. Jedes Verkehrsbauwerk unterliegt aufgrund der unterschiedlichen Bauformen einer individuellen Betrachtung unter Berücksichtigung der gegebenen Randbedingungen. Nach einer grundhaften Sanierung können Altbauwerke in der Regel ca. 30 Jahre ohne Zusatzmaßnahmen bedarfsgerecht genutzt werden.

Zu 8h. teilt das BMV mit:

„Da das Ausschreibungsverfahren für die Wiederherstellung der Ringbahnbrücke, der Westendbrücke, zwei weiterer Brücken und dazwischenliegender Streckenabschnitte der A100 noch andauert, sind derzeit noch keine belastbaren Aussagen zur Dauer möglich.“

Zu 8i. bis 8j. teilt die BVG sinngemäß mit, dass zur Sicherstellung der Tragfähigkeit der Bauwerke unter dem derzeitigen Umleitungsverkehr diese zusätzlich überwacht und regelmäßig begutachtet werden. Eine verbindliche Zusicherung der BVG, dass die Bauwerke im aktuell beschriebenen Zustand ohne weitere kompensierende Maßnahmen dem Umleitungsverkehr bis zum 31.12.2025 standhalten, kann auf Grundlage dieser Maßnahmen abgeleitet werden.

Frage 9:

Welche Grundlagen wurden zur Ermittlung der Führung der Umleitungsstrecken des Kraftverkehrs bahnseitig ermittelt?

- a. Inwiefern wurden die oben ermittelten Grundlagen bei der Verkehrsführung der Umleitungsstrecke berücksichtigt?
- b. Gibt es bauliche Verknüpfungen mit anderen öffentlichen Infrastrukturen, die bei einem Schaden Auswirkungen auf die U-Bahntunnel (z.B. Düker der Berliner Wasserbetriebe) haben können?

Antwort zu 9, 9a und 9b:

Umleitungen sind möglichst ortsnah auf Hauptverkehrsstraßen zu führen. Die Nahumfahrung West erfüllt dies Vorgaben und ist die seit Jahrzehnten übliche Umleitungsstrecke bei Sperrungen auf der BAB A 100.

Zu 9b. teilt die BVG mit:

„Ja, Düker sind in allen Kreuzungen dieses Streckenabschnittes vorhanden. Auch Trink- und Abwasserleitungen sind im gesamten Streckenabschnitt auf und neben den Tunnelanlagen vorhanden.“

Frage 10:

Welche Auswirkungen hätte eine Überlastung der Tunnelanlagen?

- a. Wie viele Fahrzeuge werden durchschnittlich aus welcher Entfernung (während der Betriebspause) in die Betriebswerkstatt Grunewald (BwGru) überführt?
- b. Wie viele Fahrzeuge werden durchschnittlich aus welcher Entfernung (während des Fahrgastbetriebs) in die BwGru überführt?
- c. Welche durchschnittliche Reparaturkapazität hat die BwGru in
 - i. Werkstattstunden
 - ii. Fahrzeugen pro Nacht (inkl. Aufstellflächen)
 - iii. Welcher Anteil daran wird pro 24h ausgeschöpft?
- d. Wie viele Fahrzeuge werden durchschnittlich aus welcher Entfernung (während der Betriebspause) in die Betriebswerkstatt Friedrichsfelde (BwFi) überführt?
- e. Wie viele Fahrzeuge werden durchschnittlich aus welcher Entfernung (während des Fahrgastbetriebs) in die BwFi überführt?
- f. Welche durchschnittliche Reparaturkapazität hat die BwFi in:
 - i. Werkstattstunden
 - ii. Fahrzeugen pro Nacht (inkl. Aufstellflächen)
 - iii. Welcher Anteil daran wird pro 24h ausgeschöpft?
- g. Kann die Andienung der BwGru im Schadensfall des unter Frage 6. Genannten Streckenabschnittes sichergestellt werden? Wenn ja: Wie?
- h. Welche Auswirkungen hat ein Ausfall der BwGru auf das Kleinprofil der Linien U1-U4?
- i. Ist die BwFi unter Berücksichtigung der vorgenannten Punkte in der Lage, den Ausfall der BwGru zu kompensieren?

- j. Welche Auswirkungen für den Betrieb (personell, organisatorisch [Schleppzüge auf Grund unterschiedlicher Stromschienensysteme] als auch für Bauwerksprüfungen/ Instandhaltungen/ Instandsetzungen) entstehen durch die dann notwendigen Überführungsfahrten im Streckennetz der Linien A und E?
- k. Ist mit Einschränkungen zu rechnen?
- l. Ist mit einer vollständigen Einstellung aller notwendigen Maßnahmen in den Anlagen der Strecke E zu rechnen?
- m. Gibt es Planungen, wie die Andienung an die BwFi über die Strecke E bei Havariemaßnahmen auf Grund benachbarter Infrastrukturen oder unberechtigter Nutzungen sichergestellt wird?
- n. Wie werden Gleisbaumaßnahmen im Tunnel durchgeführt?
- o. Welcher monetäre Aufwand ist für Umstrukturierung/ Mehraufwand notwendig?
- p. Sind bereits Vorkehrungen dafür getroffen worden?
- q. Sind alle oben genannten Punkte allen Führungsebenen bekannt & entsprechend bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt?
- r. Welche finanziellen Mittel für die Beseitigung entstehender Schäden durch übermäßigen Verschleiß (Kap. 2 und 3) sind vorgesehen?
- s. Welche finanziellen Mittel sind für die genannten, im Raum stehenden Zusatzaufwendungen (Bauwerksprüfung, Ertüchtigung BwFi, Havariekompensation etc.) vorgesehen?
- t. Wo sind diese eingestellt?
- u. Sind diese allein von der BVG aufzubringen?
- v. Welche weiteren Finanzquellen sind an den Mehrkosten beteiligt?

Antwort zu 10 a. bis v.:

Die BVG teilt hierzu sinngemäß mit, dass eine planmäßige Zuführung von Fahrzeugen in die Betriebswerkstatt Grunewald (BwGru) während der Betriebspause nicht stattfindet, da in diesem Zeitraum keine Fahrspannung im Tunnel vorhanden ist. Während des Fahrgastbetriebs werden täglich rund 60 Wagen zur BwGru überführt, etwa zur technischen Wartung, planmäßigen Wartung, Instandsetzung und Farbbeseitigung. Detaillierte Daten zur Entfernung der einzelnen Zuführungen liegen nicht vor; die größte Entfernung entsteht bei Zuführung aus Pankow mit etwa 45 Minuten Fahrzeit. Die Reparaturkapazität der BwGru umfasst 16 von 24 Stunden bei einer täglichen Besetzung von 5–7 Teams. In der Nacht stehen keine Reparaturkapazitäten zur Verfügung. Die nächtliche Auf- bzw. Abstellkapazität für Schadwagen beläuft sich auf ca. 36 Wagen in der Halle und 36 Wagen im Gleisfächer (unter Berücksichtigung der Rangierfähigkeit). Die Ausschöpfung dieser Kapazitäten liegt bei etwa zwei Dritteln über einen 24-Stunden-Zeitraum. Auch in der Betriebswerkstatt Friedrichsfelde (BwFi) erfolgt während der Betriebspause keine planmäßige Zuführung von Fahrzeugen,

ebenfalls aufgrund fehlender Fahrspannung. Während des Fahrgastbetriebs werden im Schnitt 36 Wagen zur Wartung und Instandsetzung dorthin überführt. Die durchschnittliche Reparaturkapazität liegt bei 96 Werkstattstunden. Die nächtliche Auf- bzw. Abstellkapazität beträgt rund 156 Wagen. Auch hier liegt die tägliche Auslastung bei ca. zwei Dritteln. Im Schadensfall am unter Frage 6 genannten Streckenabschnitt kann die Andienung der BwGru nicht mehr schienengebunden erfolgen. Eine Sperrung des Tunnels am Kaiserdamm würde die Zuführung unmöglich machen. Dies hätte schwerwiegende Folgen für das Kleinprofilnetz (Linien U1–U4): Die Fahrzeugverfügbarkeit könnte nicht mehr sichergestellt werden, einzelne Linien, später das gesamte Kleinprofilnetz, würden innerhalb weniger Tage außer Betrieb gehen. Die BwFi ist aufgrund unterschiedlicher Profilgrößen, Stromabnehmerarten und Polaritäten nicht in der Lage, die Aufgaben der BwGru zu übernehmen. Eine reguläre Überführung sowie Wartung und Instandsetzung sind nicht möglich. Die notwendigen Überführungsfahrten auf den Strecken A und E würden erkennbar keine zusätzlichen Bauwerksprüfungen/Instandhaltungen erfordern. Es wäre mit massiven Einschränkungen und Belastungen zu rechnen. Bei dem Szenario wäre nur ein Transport mittels Tieflader von der BwGru zur BwFi möglich! Es ist jedoch aktuell weder die Notwendigkeit für Überführungsfahrten, noch für die Einstellung von Baumaßnahmen erkennbar. Entsprechende Planungen zur Sicherstellung der Andienung an die BwFi im Havariefall, etwa bei benachbarten Infrastrukturschäden oder unberechtigter Nutzung, existieren derzeit nicht. Gleisbaumaßnahmen im Tunnel werden von den Bahnmeistereien Olympiastadion und Britz durchgeführt und mit frei im Netz einsetzbaren Arbeitszügen bedient. Monetäre Aufwendungen für strukturelle Anpassungen oder Mehraufwände wurden bisher nicht ermittelt, da aktuell keine Umstrukturierung des Baubetriebs als erforderlich angesehen wird. Es besteht dementsprechend keine Veranlassung von Vorkehrungen diesbezüglich. Für mögliche Schäden durch übermäßigen Verschleiß sind keine finanziellen Mittel explizit hierfür in den aktuellen Planungen vorgesehen. Zusatzaufwendungen, etwa für Bauwerksprüfungen, Ertüchtigung der BwFi oder Havariekompensation, sollen zunächst durch allgemeine Instandhaltungsmittel gedeckt werden. Ob diese Mittel allein von der BVG aufzubringen sind, ist zu diesem Zeitpunkt nicht abschätzbar. Ein möglicher Schadenersatzanspruch würde im Eintrittsfall durch die BVG geprüft werden.

Berlin, den 12.08.2025

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt