

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Antje Kapek (GRÜNE)

vom 11. November 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. November 2025)

zum Thema:

U-Bahn-Werkstättenkonzept der BVG - wie ist der Stand der Umsetzung?

und **Antwort** vom 2. Dezember 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. Dezember 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (Bündnis 90/Die Grünen)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/24351
vom 11. November 2025
über U-Bahn-Werkstättenkonzept der BVG - wie ist der Stand der Umsetzung?

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Die BVG ist für einen zukunftsfähigen und stabilen U-Bahnbetrieb neben der kontinuierlichen Beschaffung von Neufahrzeugen dringend auf die Modernisierung und Erweiterung ihrer U-Bahnwerkstätten angewiesen. Für die Standorte Machandelweg, Britz-Süd und Friedrichsfelde sind Planungen angekündigt.

Frage 1:

Wie ist der aktuelle Stand der Planungen für folgende U-Bahn-Betriebswerkstätten:

- a) Machandelweg/Grunewald
- b) Britz-Süd
- c) Friedrichsfelde

Frage 2:

Welcher Zeitplan wird derzeit für die unter 1 a-c genannten Werkstätten angestrebt für die weiteren Planungsschritte und wann ist jeweils mit Fertigstellung zu rechnen?

Frage 3:

Wie ist dabei für den Standort Machandelweg der aktuelle Zeitplan für folgende Maßnahmen:

- a) Erneuerung von Versorgungsleitungen auf der Liegenschaft
- b) Bauvorbereitende Maßnahmen
- c) Start Schadstoffsanierung des ehemaligen Ausbildungszentrums
- d) Beginn Modernisierung der Hallen und des ehemaligen Ausbildungszentrums
- e) Fertigstellung des ehemaligen Ausbildungszentrums
- f) Fertigstellung der beiden Werkstatthallen

Frage 7:

Welche Teilmaßnahmen sollen an den einzelnen Standorten gemäß Frage 1a-c dabei jeweils wann geplant und umgesetzt werden?

Antwort zu 1 bis 3 und 7:

Die Fragen 1 bis 3 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Mit Blick auf die Mobilitätswende haben Senat und BVG vereinbart, die U-Bahnflotte zu vergrößern. Da mehr Fahrzeuge auch umfangreichere Instandhaltung erfordern, müssen die Werkstattkapazitäten ausgebaut werden. Drei Standorte – Machandelweg, Friedrichsfelde und Britz-Süd – werden an die neuen Anforderungen angepasst; die innerstädtische Werkstatt Seestraße kann dagegen nicht erweitert werden.

Künftig werden Hauptuntersuchungen dezentral in den drei U-Bahnbetriebswerkstätten als gleitende Hauptuntersuchungen erfolgen, während die Hauptwerkstatt Seestraße auf ältere Baureihen und die Komponentenfertigung spezialisiert bleibt. Neue Hallen entstehen in Friedrichsfelde und Britz, die Anlagen in Grunewald werden erneuert und erweitert. Dies vorausgeschickt, wird auf die nachstehenden Projektstände verwiesen:

a) Machandelweg/Grunewald

Auf dem Betriebsgelände am Machandelweg stehen insgesamt vier Werkstatthallen mit angeschlossener Bahnmeisterei. Eine der Hallen wurde neu errichtet, nun folgt die Modernisierung zweier weiterer Hallen, um neue Energiestandards zu erreichen, die Funktionalitäten auszubauen und die Arbeitsbedingungen nachhaltig zu verbessern. Nachdem auf dem Gelände der neue Ausbildungscampus der BVG eröffnet wurde, kann das ehemalige Ausbildungszentrum künftig neu genutzt werden. Neben dem Projekt „Nachnutzung des ehemaligen Ausbildungszentrums (MAZ)“, sind die Grundinstandsetzung der Halle C und D geplant.

Das erste Teilprojekt „Neubau Halle C“ befindet sich aktuell in der Ausführungsplanung (HOAI Leistungsphase 5). Bauvorbereitende Maßnahmen haben im Frühjahr 2025 begonnen. Im Teilprojekt „Neubau Halle D“ wurde vor kurzem die Vorplanung (HOAI

Leistungsphase 2) abgeschlossen und die Entwurfsplanung (HOAI Leistungsphase 3) begonnen.

Für das Projekt "Nachnutzung altes Ausbildungszentrum (MAZ)" wurde im Oktober der Bauantrag zur Umnutzung eingereicht und befindet sich aktuell ebenfalls in der Ausführungsplanung (HOAI Leistungsphase 5).

Das Werkstättenkonzept für die Betriebswerkstatt Grunewald/Machandelweg umfasst die Errichtung einer Aufstellanlage für den U-Bahnbetrieb, einer Nutzungseinheit für die Inbetriebnahme der Kleinprofilzüge JK nach Anlieferung oder umfassender Reparatur, Schulungsräume für die Betriebsfahrschule der U-Bahn, eine Funktionseinheit für die technische Reinigung der U-Bahnwagen sowie eine Funktionseinheit für Werkstattaufgaben, Logistik und Lagerhaltung. Ebenso ist die Einrichtung multifunktionaler Schulungsräume geplant. Wichtige Meilensteine wurden bereits umgesetzt: Dazu gehören die Erstellung verschiedener Gutachten, der Abschluss der Bedarfsermittlung und -planung sowie die Vergaben an den Projektsteuerer und den Generalplaner. Im Sommer dieses Jahres wurde mit der Erneuerung der Versorgungsleitungen begonnen sowie die Verkehrslenkung und das Logistikkonzept finalisiert. Ebenso wurden die bauvorbereitenden Maßnahmen und die Schadstoffsanierung des ehemaligen Ausbildungszentrums begonnen.

Zeitplan

Q1 2025: Erneuerung von Versorgungsleitungen auf der Liegenschaft

Q3 2025: Bauvorbereitende Maßnahmen

Q3 2025: Start Schadstoffsanierung des ehemaligen Ausbildungszentrums

Q2 2026: Beginn Modernisierung der Hallen und des ehemaligen Ausbildungszentrums

2028: Fertigstellung des ehemaligen Ausbildungszentrums

2029: Fertigstellung der beiden Werkstatthallen

b) Britz-Süd

In der Betriebswerkstatt Britz-Süd werden Züge des Großprofils gewartet. Das rund 170.000 m² große Grundstück wurde durch den Zukauf einer angrenzenden Fläche um weitere etwa 32.000 m² vergrößert, um zusätzliche Bahnanlagen realisieren zu können. Im Rahmen des Projekts wird der Gleisfächer angepasst und erweitert, um die Aufstellkapazitäten zu erhöhen. Zudem entstehen eine neue Fußgängerbrücke über den erweiterten Gleisbereich, eine Werkstatthalle und eine Abstellhalle für Betriebsfahrzeuge sowie eine Halle mit sechs Gleisen für Instandhaltung und Instandsetzung. Ergänzend wird ein neues Gleichrichterwerk gebaut, die Außenlager und Verladeplätze werden angepasst und moderne Sozial- und Schulungsräume geschaffen.

Die Vorplanung für die Betriebswerkstatt Britz-Süd (HOAI Leistungsphase 2) wurde abgeschlossen. Aktuell werden die Unterlagen für den Antrag auf Planfeststellung vorbereitet.

Zeitplan:

2025: Planungsleistungen (Vorplanung abgeschlossen)

2026: Antrag auf Planfeststellung, Beginn bauvorbereitende Maßnahmen, z.B. Kampfmittelräumung

2027: Bauvorbereitende Maßnahmen

2028: Planfeststellungsbeschluss, Vergaben und Baubeginn

2030: Inbetriebnahme geplant

c) Friedrichsfelde

In der Betriebswerkstatt Friedrichsfelde werden Züge des Großprofil für die Linien U5 bis U9 gewartet. Im Rahmen des Werkstättenkonzepts wird der Gleisfächer angepasst, um die Aufstellkapazitäten zu erhöhen. Zudem entsteht eine neue Halle mit sechs Gleisen für Instandhaltung und Instandsetzung. Ergänzend schaffen wir moderne Sozial- und Schulungsräume. Die Vorplanung (HOAI Leistungsphase 2) für die Betriebswerkstatt Friedrichsfelde wurde ebenfalls abgeschlossen. Aktuell werden die Unterlagen für den Antrag auf Planfeststellung vorbereitet.

Zeitplan

2025: Planungsleistungen mit Antrag auf Planfeststellung

2026: Bauvorbereitende Maßnahmen, z.B. Umverlegen von Leitungen

2027: Planfeststellungsbeschluss und Vergaben

2028: Baubeginn

2029: Inbetriebnahme, geplant für Ende des Jahres

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass die Maßnahmen gleichzeitig geplant und umgesetzt werden, um Synergieeffekte zwischen den Standorten zu nutzen und Projektlaufzeiten zu optimieren.“

Frage 4:

Wie erfolgt die Finanzierung der Planungs- und Baumaßnahmen und welche Beträge sind für die jeweiligen Maßnahmen erforderlich? Bitte aufschlüsseln nach den Kosten für die einzelnen Standorte, Planungsphasen, Landesmittel, Eigenmittel der BVG, Kreditfinanzierung und welche Kosten davon bereits abgesichert sind.

Antwort zu 4:

Die Maßnahmen werden auf Grundlage des Verkehrsvertrages finanziert. Die BVG nimmt für das Investitionsprogramm Kredite auf, diese Kreditverbindlichkeiten sind in den Geschäftsberichten ausgewiesen und Teil der Finanzierungsmischung. Das Land gleicht im Gegenzug die anteiligen Zinsen und Abschreibungen für die Anlagen aus.

Die Planungsphasen bis zur Ausführungsplanung (HOAI Leistungsphase 5) sind, nach dem Kostenansatz von 2019, über den Verkehrsvertrag zwischen BVG und Land finanziell gesichert.

Die BVG teilt zur Aufteilung der Planungskosten mit:

„Angaben gem. Kostenstand 2019 gerundet über alle HOAI Leistungsbilder

[„EiFi“: Eigenfinanziert mit Ausgleich von Abschreibungen und Zinsen durch das Land;

„VV“: Verkehrsvertrag]

| | <u>Machandelweg</u> | | <u>Britz-Süd</u> | | <u>Friedrichsfelde</u> |
|----------------------------------|---------------------|--------------------|--------------------|--------------------|------------------------|
| <u>Plan- ungs- phase</u> | <u>EiFi</u> | <u>VV</u> | <u>EiFi</u> | <u>VV</u> | <u>VV</u> |
| <u>1</u> | <u>166.000 €</u> | <u>229.000 €</u> | <u>206.000 €</u> | <u>387.000 €</u> | <u>275.000 €</u> |
| <u>2</u> | <u>1.078.000 €</u> | <u>1.491.000 €</u> | <u>1.339.000 €</u> | <u>2.518.000 €</u> | <u>1.792.000 €</u> |
| <u>3</u> | <u>1.658.000 €</u> | <u>2.294.000 €</u> | <u>2.061.000 €</u> | <u>3.874.000 €</u> | <u>2.757.000 €</u> |
| <u>4</u> | <u>746.000 €</u> | <u>1.032.000 €</u> | <u>927.000 €</u> | <u>1.743.000 €</u> | <u>1.241.000 €</u> |
| <u>5</u> | <u>1.493.000 €</u> | <u>2.065.000 €</u> | <u>1.855.000 €</u> | <u>3.486.000 €</u> | <u>2.481.000 €</u> |
| <u>6</u> | <u>663.000 €</u> | <u>918.000 €</u> | <u>824.000 €</u> | <u>1.550.000 €</u> | <u>1.103.000 €</u> |
| <u>7</u> | <u>332.000 €</u> | <u>459.000 €</u> | <u>421.000 €</u> | <u>775.000 €</u> | <u>551.000 €</u> |
| <u>8</u> | <u>2.073.000 €</u> | <u>2.868.000 €</u> | <u>2.576.000 €</u> | <u>4.842.000 €</u> | <u>3.447.000 €</u> |
| <u>9</u> | <u>83.000 €</u> | <u>115.000 €</u> | <u>103.000 €</u> | <u>194.000 €</u> | <u>138.000 €</u> |

Zu den Baukosten hat die BVG keine Angaben geliefert. Dem Senat liegen die nötigen Angaben nicht vor.

Frage 5:

Von welchen Gesamtkosten geht der Senat bzw. die BVG für die Planung und Umsetzung der Erweiterung und Modernisierung der U-Bahnwerkstätten derzeit aus und wann wird eine Aktualisierung der Kostenschätzung von 2019 vorliegen (vgl Rote Nummer 1433 A)?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Derzeit befinden sich die Maßnahmen zur Erweiterung und Modernisierung der U-Bahnwerkstätten weiterhin in den unter Frage 1 genannten Planungsphasen. Eine belastbare

Aktualisierung der Kostenschätzung aus dem Jahr 2019 kann erst nach Abschluss der vertiefenden Planungen erfolgen.“

Frage 6:

Welche Kapazitäten für wie viele U-Bahnwagen haben die unter 1 a-c genannten Werkstätten derzeit und welche Kapazitäten sind jeweils nach Erweiterung und Modernisierung vorgesehen?

Frage 8:

Welchen Zustand und welche Kapazität hat die U-Bahnwerkstatt Seestraße/Wedding und welche Modernisierungsarbeiten sind dort in den nächsten Jahren erforderlich und geplant? Welche finanziellen Mittel stehen dafür zur Verfügung?

Antwort zu 6 und 8:

Die Fragen 6 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Derzeit können in den Werkstätten der BVG maximal 1.400 U-Bahn-Wagen instandgehalten werden. Laut Verkehrsvertrag soll der aktuelle Wagenbestand von derzeit rund 1.240 Wagen bis 2035 um etwa 30 % steigen. Dieser deutliche Zuwachs von über 30 % sowie die gleichzeitige Fälligkeit der Hauptuntersuchungen für die neue Baureihe J, macht eine Erweiterung der Werkstattkapazitäten notwendig.

Die Hauptwerkstatt Seestraße besitzt ein Bearbeitungslimit von 100 Wagen/Jahr und ist daher in ihren Kapazitäten nicht dafür ausgelegt, in einigen Jahren einen stark erhöhten Bedarf an gleichzeitig stattfindenden Hauptuntersuchungen (HU), umzusetzen. Der Standort kann aufgrund seiner Innenstadtlage nicht erweitert werden. Die komplette Umbauung mit Wohnhäusern erlaubt keine räumliche Ausweitung an dieser Stelle. Es stehen keine Erweiterungsflächen zur Verfügung und alle Hallen sind voll ausgebaut und in Benutzung. Die Netzanbindung, das Ein- und Ausgangsgleis der Halle C sowie die Hallengestaltung und -länge der Halle E stellen zusätzliche schwerwiegende Engpässe dar.

Um die steigenden Fahrzeugmengen bewältigen zu können, soll das bisherige Konzept der gebündelten Hauptuntersuchung zu einer gleitenden Hauptuntersuchung weiterentwickelt werden. Grundlage dafür ist das Komponententauschprinzip, bei dem Bauteile in separaten Bereichen bzw. dezentral in den verschiedenen Werkstätten aufgearbeitet und anschließend am Fahrzeug ersetzt werden. Dadurch entsteht eine örtliche und räumliche Trennung von Komponentenaufarbeitung und Fahrzeugbearbeitung, was die Prozesse effizienter und flexibler macht. Durch das neue Konzept der gleitenden Hauptuntersuchung wird zudem die bisherige Logik fester Wagenkapazitäten in den Werkstätten aufgehoben, da Fahrzeuge nicht mehr gleichzeitig für umfassende HU-Arbeiten gebunden sind, sondern flexibler und bedarfsorientiert bearbeitet werden können.“

Frage 9:

Für wie viele U-Bahnwagen bestehen neben den Werkstätten derzeit im Berliner U-Bahnnetz Abstellkapazitäten und an welchen Standorten befinden sich diese?

Antwort zu 9:

Nach Aussage der BVG gibt es insgesamt im U-Bahnnetz Abstellkapazitäten für rund 1.160 U-Bahnwagen. Dazu kommen noch Abstellkapazitäten für etwa 350 Wagen in den Betriebswerkstätten und Aufstellanlagen.

Frage 10:

Welche U-Bahn-Baureihen sind derzeit mit jeweils wie vielen Wagen und welchen Baujahren im Einsatz und wann ist dabei jeweils die Ausmusterung aufgrund des Endes der Lebensdauer vorgesehen? Wann ist für die jeweils auszumusternden Wagen die Ersatzbeschaffung in welcher Größenordnung vorgesehen? Welche finanziellen Mittel des Landes Berlin bzw. der BVG stehen dafür jeweils in welcher Höhe zur Verfügung?

Antwort zu 10:

Die BVG teilt mit, dass bis zum Jahr 2033 nach aktuellem Planungsstand die Baureihen A3, GI und F ausgemustert werden. Dies umfasst insgesamt etwa 630 Wagen. Gleichzeitig läuft die Flottenerneuerung auf Hochtouren. Durch den optimierten Einflottungsplan können bis Frühjahr 2026 voraussichtlich insgesamt bis zu 140 Wagen der neuen Baureihe JK für die Kleinprofilinien U1 bis U4 eingeflottet werden. Im Frühling 2026 starten die Züge Baureihe J für das Großprofil den Fahrgastbetrieb. Bis Anfang 2027 werden dann bis zu 236 Wagen der neuen Baureihe für die Großprofilinien U5 bis U8 im Fahrgastbetrieb sein.

| Baureihe | Anzahl Wagen |
|----------|--------------|
| A3 | 122 |
| GI | 100 |
| HK | 96 |
| IK | 216 |
| JK | 80 |
| F | 416 |
| H | 276 |

Der Senat ergänzt, dass die Neufahrzeuge ebenfalls auf Grundlage des Verkehrsvertrages finanziert werden. Die BVG finanziert die Fahrzeuge über Kredite. Das Land gleicht die anteiligen Kosten für Zinsen und Abschreibungen der Fahrzeuge in Höhe von ca. 62 Mio. EUR p.a. ab 2026 aus.

Frage 11:

Wie viele Beschäftigte sind derzeit in den U-Bahn-Werkstätten tätig, wie viele der Beschäftigte werden in den Jahren 2025 - 2035 aus Altersgründen planmäßig ausscheiden und welche Entwicklung strebt die BVG in den kommenden Jahren bis 2035 bei den Beschäftigtenzahlen der U-Bahn-Werkstätten an? Wie viele der ausscheidenden Beschäftigten in den Werkstätten sollen durch die Übernahme von Auszubildenden der BVG ersetzt werden?

Antwort zu 11:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Aktuell sind in den Werkstätten der U-Bahn rund 650 Beschäftigte tätig, davon etwa 360 ausschließlich in der Instandhaltung. Im Zeitraum von 2025 bis 2035 ist in den U-Bahn-Werkstätten mit einem altersbedingten Personalabgang von rund 250 Beschäftigten zu rechnen. Der Fokus liegt daher darauf, diesen Personalbestand für die kommenden Jahre unverändert fortzuschreiben.

Die BVG hat somit einen hohen Einstellungsbedarf in den kommenden Jahren, wobei die Berufsausbildung einen wichtigen Beitrag zur Zukunftsfähigkeit der BVG leistet. Auszubildenden soll eine verbindliche Zukunftsperspektive geboten werden, durch eine passgenaue Planung auf Zielstellen und die optimale Qualifizierung während der Berufsausbildung. Qualifizierte Fachkräfte sollen an die BVG gebunden werden, weshalb alle Auszubildenden unbefristet übernommen werden.“

Berlin, den 02.12.2025

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt