

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Lisa Knack (CDU)

vom 25. Februar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Februar 2026)

zum Thema:

Wetterbedingter Ausfall der Tram in Treptow-Köpenick - Schlechte Kommunikation und kein Alternativangebote

und **Antwort** vom 11. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. März 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Lisa Knack (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25349
vom 25.02.2026
über Wetterbedingter Ausfall der Tram in Treptow-Köpenick - Schlechte Kommunikation und
kein Alternativangebote

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.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Der Ausfall der Straßenbahn hat gerade in Treptow-Köpenick zu massiven Einschränkungen für Bürgerinnen und Bürger geführt. Schlechte Kommunikation und kein Alternativangebot hatte für viele Menschen in beispielsweise Schmöckwitz, Friedrichshagen oder Rahnsdorf fatale Auswirkungen.

Frage 1:

Welche Kriterien wurden angewendet, um die Enteisung der Straßenbahnleitungen zu planen und durchzuführen?

Frage 2:

Wie wurde der Umstand gewichtet, dass beispielsweise in Außenbezirken kein anderes Verkehrsmittel des ÖPNV zur Verfügung steht?

Antworten zu den Fragen 1 und 2:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 und 2 gemeinsam beantwortet:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Enteisungen können grundsätzlich operativ nur ausgehend von den Betriebshöfen sternförmig durchgeführt werden, da die Bahnen an den Höfen startend nur diese Wege nehmen können. Hierfür gibt es keine operative Alternative. Zunächst wurden die Straßenbahnen, die im Streckennetz liegengeblieben waren, zum Betriebshof gebracht. Es wurde versucht, diese Strecken weiterhin befahrbar zu halten.

Um die Betriebshöfe weiterhin anfahrbar zu halten, mussten dabei sternförmige Fahrten durchgeführt werden.

Gleichzeitig begaben sich die Funkwagen und Bauwachen im Streckennetz auf Streife, um potenzielle Optionen für eine zeitnahe Inbetriebnahme zu evaluieren. Im Rahmen der Prüfung wurden sowohl die Oberleitungen als auch die Gleise sorgfältig untersucht. Auf einigen Gleisen kam es zu Vereisungen, die beseitigt werden mussten.

Nach der Organisation von Schienenersatzverkehren (SEV) hatte die Planung von Strecken ohne SEV-Anbindung oberste Priorität. Darüber hinaus haben wir die Rückmeldungen der Busleitstelle zur Auslastung der Busse des SEV in unsere Priorisierung einbezogen.“

Frage 3:

Wie hat die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klima und Umwelt und die BVG die Erreichbarkeit anderer Haltestellen des ÖPNV in Treptow-Köpenick bewertet und wie sind Sie zu diesem Schluss gekommen?

Antwort zu 3:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Das Mobilitätsangebot und die Erreichbarkeit war in der konkreten Ausnahmesituation nicht ausreichend. Gleichzeitig bestanden während des Totalausfalls keine realistischen operativen Möglichkeiten, kurzfristig ein vollumfänglich bedarfsgerechtes Ersatzangebot bereitzustellen.“

Der Senat teilt die Auffassung der BVG.

Frage 4:

Wieso wurde nicht dafür gesorgt, dass wenigstens für alle ausgefallenen Tram-Verbindungen ein SEV mit Bussen eingesetzt wurde, welcher dann mit einer vernünftigen Taktung fährt?

Antwort zu 4:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Das Berliner Straßenbahnnetz ist das drittgrößte der Welt. Ein komplett redundantes System für eine solche Ausnahmesituation ist weder kapazitativ möglich, noch wirtschaftlich umsetzbar.

Hinzu kommt, dass entlang der großen Straßenbahntrassen keine parallelen Bushaltestellen bestehen, da die Erschließung, durchgehend im 24/7-Betrieb durch die Straßenbahn gewährleistet wird. Eine kurzfristige Einrichtung eines Havarie-Ersatzverkehrs war daher infrastrukturell und operativ nicht umsetzbar.“

Frage 5:

Wo konnten Bürgerinnen und Bürger Informationen über mögliche Alternativangebote erhalten und warum wurde hier nicht besser kommuniziert?

Frage 6:

Wie kann es sein, dass durch den SEV nicht befahrbare Strecken mit den entsprechenden Haltestellen trotzdem für viel zu lange Zeit als Alternative ausgewiesen werden?

Antworten zu 5 und 6:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 5 und 6 gemeinsam beantwortet. Der Senat und die BVG stehen zur Verbesserung der Qualität der Fahrgastinformation im ständigen Austausch. Basierend auf dem Nahverkehrsplan und dem Verkehrsvertrag werden der BVG insbesondere auch situationsbezogene Anpassungswünsche und Verbesserungshinweise übermittelt.

Ergänzend teilt die BVG mit:

„Die BVG weiß, dass eine verlässliche, transparente und aktuelle Fahrgastinformation ein zentraler Bestandteil eines funktionierenden öffentlichen Nahverkehrs ist und entscheidend dafür, dass sich Fahrgäste auch bei Störungen oder außergewöhnlichen Situationen orientieren können. Die strukturelle Verbesserung der Fahrgastinformation ist daher ein wesentlicher Fokus der laufenden Neuorganisation der BVG; entsprechende Maßnahmen sind bereits intensiv in Arbeit.

Grundsätzlich erhalten Fahrgäste Informationen zu Störungen und Ausfällen über die BVG-Apps, die Website, digitale Anzeigemedien an Haltestellen sowie in U-Bahnhöfen zusätzlich über Lautsprecheransagen. Ausfälle werden in das Fahrplanauskunftssystem eingepflegt; dieses berechnet automatisch Alternativverbindungen, sofern entsprechende Routen verfügbar sind. Eine kurzfristige Darstellung ad hoc eingerichteter Ersatzverkehre in der digitalen Fahr-

planauskunft ist derzeit mit dem verfügbaren technischen Hintergrundsystemen noch nicht vollständig möglich. Bei größeren Störungen informiert die BVG zudem aktiv über ihre Website sowie über Medien.

Im vorliegenden Fall wurden alle Ausfälle und Störungsmeldungen durch die Leitstellen schnell und sorgfältig erfasst. Dennoch war die digitale Fahrgastinformation am Montag, den 26. Januar, kurzzeitig bei zahlreichen Verkehrsunternehmen, darunter die BVG und der VBB, beeinträchtigt. Das vom externen Dienstleister HACON betriebene Hintergrundsystem war zwischen etwa 7:15 Uhr und 9:30 Uhr aufgrund der bundesweit extremen Wetterlage und der damit verbundenen außergewöhnlich hohen Anzahl an Meldungen zeitweise überlastet. Infolgedessen konnte die Verbindungsauskunft in Apps und Web nicht durchgehend stabil bereitgestellt werden.

Aufgrund der hohen Systembelastung konnten erfasste Ausfallinformationen zeitweise nicht vollständig und verlässlich über Anzeiger und Fahrplanauskunft ausgespielt werden. Um Fehlinformationen zu vermeiden, wurden an einzelnen U-Bahnstationen Anzeigedisplays punktuell und kurzzeitig deaktiviert, sofern nicht verlässliche Inhalte dargestellt wurden. Parallel dazu erfolgte eine aktive Information über Lautsprecheransagen. Seit der Überlastung am 26.01.2026 lief die digitale Fahrgastinformation wieder weitestgehend stabil.“

Frage 7:

Welche Maßnahmen werden ergriffen, um gerade in den Außenbezirken Notfallpläne zu entwickeln, um solchen Totalausfall in Zukunft zu verhindern?

Antwort zu 7:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Es handelte sich in der letzten Januar-Woche um eine historische und so noch nie da gewesene Wetterlage. Eine ähnliche Situation ist in der Geschichte des Straßenbahnbetriebs Berlins nicht bekannt. Natürlich wird die BVG die Erfahrungen dieser neuen Extremwetterlage auswerten und sich auch für diese Szenarien in der Zukunft wappnen.“

Frage 8:

Wie wird zukünftig die Kommunikationsstrategie aufgestellt, um Bürgerinnen und Bürger deutlich besser zu informieren?

Antwort zu 8:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Die Fahrgastinformation wird aktuell grundsätzlich überarbeitet und verbessert. Erfahrungen aus diesem Ereignis werden in die Überarbeitung einbezogen.“

Frage 9:

Ist es geplant die zukünftigen Pläne den Bürgerinnen und Bürgern in den Außenbezirken transparent zur Verfügung zu stellen - zum Beispiel durch Informationsschreiben in jeden Haushalt oder Veranstaltungen?

Frage 10:

Wenn dies nicht geplant ist, warum nicht?

Antwort zu 9 und 10:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 9 und 10 gemeinsam beantwortet. Analoge Informationsschreiben und Informationsveranstaltungen sind für kurzfristige, unplanbare Ereignisse nicht das geeignete Instrument zur Bereitstellung zuverlässiger Fahrgastinformationen. Durch verlässliche Echtzeitinformationen kann auf eine dynamische und sich verändernde Sachlage reagiert werden. Diese Anpassungen streben der Senat und die BVG an.

Frage 11:

Wie sehen die aktuellen Pläne zu der dringend benötigten Taktverdichtung, beispielsweise auf der Strecke Tram 68 zwischen S-Bahnhof Grünau und Alt-Schmöckwitz, aus?

Frage 12:

Wie begründen Sie es, falls keine Taktverdichtung geplant ist, dass Menschen aus Treptow-Köpenick auf den dringend benötigten ÖPNV nicht zurückgreifen können?

Antwort zu 11 und 12:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 11 und 12 gemeinsam beantwortet. Um der BVG den Weg zurück zur stabilen Erbringung des bestellten Fahrplans zu ermöglichen, wurde die BVG-Strategie „Stabilität vor Wachstum“ mit der Revision des Verkehrsvertrages Ende 2025 vertraglich verankert. Das bedeutet praktisch, dass es eine Angebotsmehrung vertraglich gesichert erst wieder ab 2030 gibt. Somit können neue Angebote nur durch Verlagerungen ermöglicht werden.

Diese Neujustierung ist eine der herausfordernden Aufgaben der nächsten Jahre, da die höchste Priorität in den kommenden Jahren vordringlich auf der Erschließung bisher unerschlossener neuer Stadtquartiere liegt.

Ergänzend teilt die BVG mit:

„Gleichzeitig bereiten wir uns darauf vor, künftiges Wachstum gezielt und nachhaltig umzusetzen. Derzeit bestehen jedoch keine Kapazitäten für punktuelle Taktverdichtungen. Sollte an einer Stelle im Netz ein zusätzlicher Leistungsbedarf entstehen, müsste dieser an anderer Stelle ausgeglichen werden.“

Berlin, den 11.03.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt