

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Danny Freymark und Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)

vom 24. August 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. August 2026)

zum Thema:

ÖPNV bei Eis und Schnee einsatzfähig halten

und **Antwort** vom 8. September 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. September 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Danny Freymark (CDU) und
Herrn Abgeordneten Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/27002
vom 24. August 2026
über ÖPNV bei Eis und Schnee einsatzfähig halten

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:

Welche Ergebnisse erbrachte die umfassende Prüfung der durch vereiste Oberleitungen erfolgten zeitweiligen Einstellung des Straßenbahnverkehrs im vergangenen Winter?

Frage 2:

Welche konkreten technischen und organisatorischen Maßnahmen wurden als erforderlich identifiziert, um derartige Einschränkungen künftig zu verhindern?

Frage 3:

Welche dieser Maßnahmen sind bereits erfolgte oder befinden sich in der Umsetzung bzw. welcher Zeitplan besteht für die Umsetzung weiterer geplanten Maßnahmen?

Frage 4:

Auf welche Weise soll künftig die Verfügbarkeit und Einsatzbereitschaft von SEV in Extremsituationen sichergestellt werden?

Antwort zu den Fragen 1 bis 4:

Die Frage 1 bis 4 werden auf Grund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Bei der Wetterlage in der letzten Januarwoche 2026 handelte es sich um ein außergewöhnliches Extremwetterereignis, für das im Berliner Straßenbahnbetrieb bislang keine vergleichbaren dokumentierten Erfahrungswerte vorlagen. Die bestehenden betrieblichen Vorsorge- und Notfallkonzepte kamen zur Anwendung.

Die BVG hat das Ereignis umfassend ausgewertet. Dabei wurden insbesondere die Auswirkungen auf Infrastruktur und Fahrzeuge, die betrieblichen Abläufe, die Verfügbarkeit von Einsatzmitteln sowie die organisatorischen Schnittstellen betrachtet. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen in die ohnehin kontinuierlich stattfindende Weiterentwicklung der bestehenden Vorsorge-, Betriebs- und Notfallkonzepte ein, um die Widerstandsfähigkeit des Straßenbahnbetriebs gegenüber vergleichbaren Wetterlagen weiter zu erhöhen.

Zu den bereits umgesetzten organisatorischen Maßnahmen zählen die Etablierung von Arbeitsstäben für das Krisenmanagement, die Überarbeitung und Schaffung der Notfallmanagementhandbücher zur Verkürzung von Reaktionszeiten sowie die Entwicklung verbindlicher Unterstützungskonzepte mit klar definierten Zuständigkeiten und festgelegten Bereitschaftsfenstern. Dadurch werden Entscheidungswege beschleunigt, Verantwortlichkeiten transparent geregelt und die Handlungsfähigkeit in Krisen- und Störungssituationen weiter gestärkt.

Hierzu zählen insbesondere die schnellere Erstellung einheitlicher Betriebskonzepte bei akuten und großflächigen Störungen sowie deren zeitnahe Weitergabe an die für die Fahrgastinformation zuständigen Bereiche. Damit sollen Informationen über gesperrte Streckenabschnitte, verkürzte Linienführungen und alternative Fahrtmöglichkeiten möglichst schnell, konsistent und verlässlich bereitgestellt werden. In der Fahrzeugtechnik wurde die im Rahmen des letzten Eiswetters erfolgreich erprobte mechanische Eisentfernung mittels messingbestückter Schleifleisten weiterverfolgt. Es wurden Bestände aufgebaut, die uns in die Lage versetzen, in einer vergleichbaren Situation mit mehreren Fahrzeugen gleichzeitig Eisanhaftungen zu entfernen. Darüber hinaus befinden wir uns aktuell im Beschaffungsprozess für ein System zur Oberleitungsbenetzung mit einem speziellen Konditionierungsmittel. Dies soll Eisanhaftungen künftig vermeiden. Eine konkrete zeitliche Verfügbarkeit dieses Systems kann aktuell jedoch noch nicht benannt werden.

Als weitere technische Ergänzungen sind "Fahrdrathheizungen", die punktuell in Endstellen (Gleisschleifen) oder Betriebshof-Ausfahrten den Fahrdrath beheizen können, um den Anfahrbereich der Züge an der Oberleitung von Eis freizuhalten, vorgesehen. Hier bestehen aber noch die Herausforderungen der Strombelastbarkeit der Oberleitung, da das System der Fahrdrathheizung elektrisch aus der Oberleitung versorgt wird. Daher ist dieses System nicht flächendeckend einsetzbar, sondern auf neuralgische Punkte zu beschränken.

Auch bei einer umfassenden Vorsorge können außergewöhnliche und in Art oder Ausmaß nicht vorhersehbare Extremwetterereignisse zu vorübergehenden Einschränkungen führen. Zudem sind die verfügbaren personellen, technischen und betrieblichen Kapazitäten nicht unbegrenzt. Ein vollständig redundantes System, das bei einem flächendeckenden Ausfall des Berliner Straßenbahnnetzes sämtliche Verkehrsleistungen unmittelbar ersetzen könnte, ist weder kapazitiv darstellbar noch wirtschaftlich umsetzbar. Ziel der getroffenen und laufenden Maßnahmen ist daher, die Auswirkungen solcher Extremereignisse möglichst gering zu halten, vorhandene Kapazitäten zielgerichtet einzusetzen und den regulären Betrieb so schnell wie möglich wiederherzustellen.“

Frage 5:

Welche konkreten Maßnahmen zur schnelleren, verlässlicheren Information der Fahrgäste (insbesondere über erwartete Störungsdauer und alternative Routen) bei derartigen witterungsbedingten Störungen wurden bzw. werden umgesetzt?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Die BVG weiß, dass eine verlässliche, transparente und aktuelle Fahrgastinformation für die Fahrgäste zurecht einen hohen Stellenwert besitzt. Sie ist ein zentraler Bestandteil eines funktionierenden öffentlichen Nahverkehrs und entscheidend dafür, dass Fahrgäste sich auch bei Störungen oder außergewöhnlichen Situationen orientieren können. Die strukturelle Verbesserung der Fahrgastinformation ist ein Fokus in der laufenden Neuorganisation der BVG und Verbesserungen sind bereits in Arbeit.

Zu den Maßnahmen einer Weiterentwicklung der Fahrgastinformation gehören:

- Weiterentwicklung und Stabilisierung der Hintergrundsysteme
- Verbesserte Koordinierung von kurzfristigen Ad-hoc-Maßnahmen bei plötzlich auftretenden Störungen
- Umzug des Fahrplanauskunftssystems in eine leistungsfähige Cloud-Infrastruktur, um auch bei Großstörungen und Nachfragespitzen stabil zu bleiben
- Emphatische Live-Ansagen als situative Information auf U-Bahnhöfen

- Weiterentwicklung der internen Prozesse der Fahrgastinformation zur Stärkung von Verfügbarkeit, Aktualität und Konsistenz der Informationen in außergewöhnlichen Betriebs- und Störungslagen.
- Optimierung organisatorischer und betrieblicher Abläufe zur Sicherstellung einer schnellen und qualitativ hochwertigen Fahrgastinformation an allen Tagen und zu allen Tageszeiten.
- Prüfung und Umsetzung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der internen Entscheidungs- und Informationswege im Störfall.

Im Zuge der organisatorischen Neuaufstellung der BVG wurden die internen Prozesse in der Fahrgastinformation insgesamt weiterentwickelt und besser verzahnt.“

Berlin, den 08.09.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt