

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt
- IV C 34 -

Berlin, den 28. Juni 2024

Telefon 9(0) 25 - 1347
ralf.kerkhoff@SenMVKU.berlin.de

An den

Vorsitzenden des Hauptausschusses

über

die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über

Senatskanzlei - G Sen -

Informationen zum aktuellen Sachstand Waisentunnel

Anlage 1: Beschlussvorlage 28-AR/2022

Anlage 2: Auszug Beschlussprotokoll der Sitzung des Aufsichtsrates der BVG AöR 02/2022

Anlage 3: Anlage zum Beschlussprotokoll

58. Sitzung des Hauptausschusses am 28. Februar 2024

Bericht SenMVKU - IV C 34 - vom 21. Januar 2024, rote Nummer 1433

Kapitel 0730 - Verkehr -

Titel 89102 - Zuschüsse für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs -

Ansatz 2024:	227.250.000 €
Ansatz 2025:	255.750.000 €
Ist 2023:	130.795.522,52 €
Verfügungsbeschränkungen:	19.570.000,00 €
Aktuelles Ist (Stand 21.06.2024):	21.840.144,53 €

Der Hauptausschuss hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„SenMVKU wird gebeten, dem Hauptausschuss bis zum 31.07.2024 einen Folgebericht mit einer aktuellen Kostenschätzung zum Waisentunnel sowie den entsprechenden Beschluss des Aufsichtsrates der BVG einschließlich der Unterlagen, die dem Aufsichtsrat vorlagen, aufzuliefern und zusätzlich folgende Fragen zu beantworten:

1. Wurde bisher Geld für den Waisentunnel im Kapitel 0730, Titel 89102 eingestellt? Zu welchem Prozentsatz sollen die GVFG-Mittel die Gesamtkosten abdecken?
2. Bitte um die tabellarische Darstellung der Tiefladerfahrten pro Jahr seit der Sperrung des Waisentunnels, einschließlich der jeweiligen Kosten.
3. Mit welchen Kosten ist die Sicherung der vorhandenen angrenzenden Tunnel und die Erfüllung der Auflagen der WSA verbunden?

4. Wurde geprüft, welche Kosten für eine Verknüpfung der U5 mit der U9 anfallen würden?
5. Warum erfolgt kein Transport der Wagen im Netz der DB InfraGO oder durch die NME (Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn)? Welche Kostenschätzung wurde dem zu Grunde gelegt?
6. Was kostet ein Neubau oder Erweiterung der Werkstatt in Friedrichsfelde? Wie und wo sollen U-Bahn-Werkstattkapazitäten ausgebaut werden? Wie soll der Ausbau finanziert werden?
7. Welchen Zeitplan gibt es für die Erstellung der BPU? Wie hoch ist die Gesamtkostenschätzung? Gibt es Möglichkeiten der Sonderfinanzierung? Wenn ja, welche?
8. Welche Konflikte bestehen/bestanden mit der Wasserschiffahrtsverwaltung und welche Auswirkungen ergaben sich daraus?“

Beschlussempfehlung

Der Hauptausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Hierzu wird berichtet:

Eine Genehmigung des Aufsichtsrates der BVG zur Umsetzung des Vorhabens „U5/U8 Ersatzneubau Verbindungstunnel Spreeunterquerung (Waisentunnel)“ wurde am 22. Juni 2022 erteilt. Gemäß dem Aufsichtsratsbeschluss (vgl. dazu die angehängte „Beschlussvorlage 28-AR/2022“ zu TOP 10, Protokoll mit zugehöriger Anlage) beträgt das Gesamtvolumen ca. 55,5 Mio. Euro; die Grundlage dafür bildete die Kostenberechnung der Entwurfsplanung von Ende 2021.

Die o.g. Fragen werden wie folgt beantwortet:

1. Das Vorhaben zur Sanierung und für den Ersatzneubau des Waisentunnels wird im Kapitel 0730, Titel 89102 im Rahmen des Fördersachverhalts „Grundinstandsetzung Ost-Netz“ berücksichtigt. Der Waisentunnel wird in Gänze grunderneuert. Bislang wurden aus dem Titel seit 2016 bereits 7,48 Mio. Euro für den Abschnitt unterhalb der Littenstraße verwendet. Im aktuellen Doppelhaushalt sind für den Waisentunnel ca. 20 Mio. Euro veranschlagt; in der Mittelfristplanung sind weitere 15 Mio. Euro vorgesehen. Durch die Verzögerungen im Planrecht sowie aufgetretenen Kostensteigerungen werden die bislang veranschlagten bzw. vorgesehenen Mittel nochmal angepasst werden müssen. Bis zu 50 % der Gesamtkosten des Vorhabens sollen aus GVFG-Mitteln finanziert werden. Das ist der nach den Bestimmungen des GVFG mögliche Fördersatz.
2. In den Jahren 2021 bis 2024 wurden insgesamt 140 Wagen zwischen den Betriebswerkstätten Britz und Friedrichsfelde mittels Tieflader über die Straße ausgetauscht. Für die Überführung eines Sechs-Wagen-Zuges werden bis zu zwei Wochen benötigt. Die Summe der Transportkosten beläuft sich auf rund 900.000 Euro. Darin sind die reinen Ausfallzeiten der Wagen (mindestens 2 Wochen pro 6- Wagen-Zug) sowie die administrativen Aufwendungen nicht enthalten. In diesen zwei Wochen werden folgende Arbeiten ausgeführt: Vereinzelung der Wagen, das einzelne Verladen auf den LKW, die Überführung des Wagens per Schwerlasttransporter, das Entladen des Wagens, das Aufsetzen auf ein Gleis in der Betriebswerkstatt Britz sowie das Verbinden aller Wagen zu einem Sechs-Wagen-Zug.

In den kommenden Jahren ab Mitte 2025 ist mit einem deutlichen Anstieg der Fahrten über die Straße zu rechnen, da durch die Lieferung der Neufahrzeuge der Fahrzeugserie J zusätzlich Bestandsfahrzeuge von Friedrichsfelde zur Betriebswerkstatt Britz überführt werden müssen. Danach müssen auch alle neu gelieferten Fahrzeuge, die mengenmäßig den Bedarf der U-Bahnlinie U5 übersteigen, auf dem gleichen Wege nach Britz geliefert werden.

3. Das zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) hat bereits seit mehreren Jahren die extrem marode Spreesohle (Decke des Waisentunnels unterhalb der Spree) als einen Risikofaktor für die Schifffahrt beanstandet, so dass deren Rückbau unumgänglich ist. Im Rahmen der Erstellung der Entwurfsplanung zur Sanierung des Waisentunnels empfiehlt die BVG Projekt GmbH, die alten Tunnelsegmente unterhalb der Spree abzureißen, zu entfernen und durch einen Ersatzneubau zu ersetzen.
Die Gesamtkosten für den Ersatzneubau des Waisentunnels inklusive Rückbaumaßnahmen und Baunebenkosten belaufen sich derzeit auf rund 77 Mio. Euro.

4. Für eine potenzielle Verknüpfung der U5 mit der U9 müsste die heutige U5 vom Endbahnhof Hauptbahnhof bis zum U-Bhf. Turmstraße (U9) verlängert werden. Vor dem Hintergrund der in 2023 eröffneten Straßenbahn-Neubaustrecke (M10) zwischen Hauptbahnhof und Turmstraße stellt eine Verlängerung der U5 zum U-Bhf. Turmstraße derzeit keine verkehrliche Zielsetzung dar.

Der Abschnitt vom heutigen Tunnelende der U5 in der Nähe der Lehrter Straße bis zur Stromstraße wäre allerdings aufgrund der städtebaulichen Randbedingungen im Schildvortrieb zu errichten. Hierfür müssten zwei Tunnelröhren unterirdisch erstellt werden, wodurch sich ein erheblicher bauleistungsökonomischer Aufwand ergäbe. Parallel dazu müssten zusätzlich die künftigen Bahnhofsbaugeräte erstellt werden.

Betrieblich würde darüber hinaus folgen, dass das gesamte U-Bahn-Werkstätten-Konzept überarbeitet und die Betriebswerkstatt Britz deutlich erweitert werden müsste, um die Linie U8 von Britz aus bedienen zu können. Außerdem müsste die Werkstatt Britz bereits frühzeitig vollumfänglich mit Communication Based Train Control (CBTC) ausgestattet werden. Da die Betriebswerkstatt Britz aber infrastrukturell nicht mehr erweitert werden kann, würde demnach eine komplett neue U-Bahn-Werkstatt benötigt werden.

Der Planungs-, Genehmigungs- und auch Realisierungszeitraum sowie die zu erwartenden Kosten werden gegenüber der Sanierung bzw. dem Ersatzneubau des Waisentunnels deutlich unwirtschaftlicher eingeschätzt.

In der Konsequenz lässt sich somit festhalten, dass es derzeit keine Alternative für eine Anbindung der U5 an das übrige Berliner U-Bahnnetz gibt, die sich gegenüber dem Waisentunnel als U5-U8-Verbindungstunnel aus bautechnischen und wirtschaftlichen Gründen als vorteilhaft erweisen könnten.

5. Hinsichtlich einer direkten Gleisanbindung im Netz der DB InfraGO oder durch die Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn (NME) liegen keine vertieften Untersuchungen vor.

Zu dem Vorschlag gibt es folgende Positionierung seitens der BVG: Eine solche Lösung wäre gegenüber der Instandsetzung des Waisentunnels weder in Bezug auf das Planungs- und Genehmigungsverfahren noch auf den Umsetzungszeitraum und die zu erwartenden Kosten vorteilhaft. Der Sanierung des Waisentunnels bzw. dem Ersatzneubau wird eindeutig der Vorzug eingeräumt, da diese Lösung insbesondere aus betrieblichen Gründen aufgrund der direkten Verbindung zwischen den U-Bahnlinien U5 und U8 gegenüber einem Anschluss über die NME erhebliche Vorteile bietet.

Darüber hinaus ist in diesem Kontext darauf hinzuweisen, dass das System der Werkstätten der Berliner U-Bahn darauf ausgelegt ist, dass die Wagen mehrerer Linien zwar regulär in einer bestimmten Betriebswerkstatt instandgehalten werden, dass aber bei (Teil-)Ausfällen einer Betriebswerkstatt eine andere Werkstatt bestimmte Aufgaben übernehmen kann.

Wenn z.B. aufgrund einer Havarie oder eines Nofalls die Betriebswerkstatt Britz für längere Zeit nicht mehr erreichbar oder nicht mehr nutzbar wäre, hätte das ohne Existenz des Waisentunnels innerhalb kürzester Zeit erhebliche negative Auswirkungen auf den Betrieb der Linien U6, U7, U8 und U9, da eine direkte Erreichbarkeit der Werkstatt Friedrichsfelde an der U5 nicht gegeben wäre. Die in einem solchen Fall hohe Anzahl von zwischen den Teilnetzen zu überführenden Wagen könnte weder über den Gleisanschluss der NME noch über einen zu schaffenden Gleisanschluss zur DB InfraGO abgewickelt werden.

Daher lässt sich konstatieren, dass ohne den U5-U8-Verbindungstunnel keinerlei Redundanz in Bezug auf die Nutzung und Erreichbarkeit der Berliner U-Bahn-Werkstätten vorhanden wäre.

6. Derzeit plant die BVG den Umbau und die Erweiterung aller drei U-Bahn-Betriebswerkstätten. Die vorhandenen Werkstattstandorte der Berliner U-Bahn sind teilweise mehr als einhundert Jahre alt, wobei die Betriebswerkstatt Britz (Baujahr 1970) noch mit Abstand der jüngste Standort ist. Die Erweiterungen sind notwendig, um die zu erwartende Anzahl an Fahrzeugen zuverlässig im Verkehr zu halten.

Folgende Maßnahmen werden unter dem Programm „U-Bahnwerkstätten“ zusammengeführt:

Betriebswerkstatt Britz

- Neubau Komponententauschhalle
- Neubau Kombihalle (Sondergleise zur Radsatzbearbeitung, technischen Reinigung und Graffitientfernung)
- Neubau Werkstatt für Betriebsfahrzeuge
- Neubau Verladeplatz für Baumaterialien zur Netzinstandhaltung
- Neubau/Erweiterung der Aufstellanlage

Betriebswerkstatt Machandelweg (Grunewald)

- Grundinstandsetzung und Umnutzung Halle C für die Aufstellung von Kleinprofilzügen
- Abriss und Neubau Halle D mit drei flexibel nutzbaren Werkstattgleisen, Komponenten-, Betriebsstoff- und Kleinteilelager
- Nachnutzung und Schadstoffsanierung Gebäude N für Werkstätten und Lager der Komponentenfertigung

Betriebswerkstatt Friedrichsfelde

- Neubau Komponententauschhalle (KT-Halle)
- Neubau Kombihalle (Sondergleise zur Radsatzbearbeitung, technischen Reinigung und Graffitientfernung)

Die Kosten für alle genannten Projekte belaufen sich auf schätzungsweise 276 Mio. Euro ohne Risikoansätze (Kostenstand 2019), wovon aktuell 192 Mio. Euro über den Verkehrsvertrag finanziert werden sollen.

Im Jahr 2023 wurde zunächst mit der SenMVKU eine Ergänzungsvereinbarung zum Verkehrsvertrag zur Finanzierung der Planungen bis einschließlich der HOAI-Leistungsphase 5 in Höhe von bis zu 33,2 Mio. Euro geschlossen.

7. Die Fertigstellung und Einreichung der Bauplanungsunterlagen (BPU) erfolgt zeitnah. Die Gesamtbaukosten inklusive Baunebenkosten für den Ersatzneubau des Waisentunnels liegen gemäß aktueller Kostenberechnung bei rund 77 Mio. Euro. Eine Sonderfinanzierung über Landesmittel ist vorgesehen.
8. Im Rahmen der Planung wurde seitens der BVG eine Variantenuntersuchung zum Bauverfahren durchgeführt. Dabei war die durchgehende Schiffbarkeit der Spree während des Baus Bedingung und wurde aufgrund fachlicher Erfahrungen der BVG auch als realisierbar eingeschätzt. Im Jahr 2021 wurde die von der BVG aufgezeigte bauleistungsorientierte Lösung mit halbseitiger Sperrung der Spree während des Abbruchs und Neubaus des Waisentunnels seitens der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) prinzipiell bestätigt. Daraufhin wurden im April 2022 die Unterlagen bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht. Aufgrund von Einwänden der WSV wurden im Auftrag der BVG sowie in Abstimmung mit der WSV zusätzliche Gutachten erstellt. Im Rahmen der Planung wurden zahlreiche vertiefende Berechnungen hinsichtlich Schiffbarkeit und Hydraulik insbesondere für den Fall eines „Hundertjährigen Hochwassers“ (HQ100) zum Zeitpunkt der größten Wasserstraßeneinschränkung (halbseitige Sperrung) durchgeführt. Sämtliche Gutachten und Planungen im Hinblick auf die Gewährleistung der Schiffbarkeit der Spree während der Baudurchführung des Waisentunnels mit halbseitiger Sperrung der Spree befinden sich derzeit in der Prüfung seitens der WSV; dazu laufen aktuelle bilaterale Abstimmungen mit der BVG. Erst wenn die nachgereichten Unterlagen abschließend von der WSV bestätigt werden, kann mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses gerechnet werden.

In Vertretung

Johannes Wiczorek

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt