

19. Wahlperiode

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 27. März 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. März 2023)

zum Thema:

**U-Bahn-Plan der BVG**

und **Antwort** vom 04. April 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. April 2023)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

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. 19/15162**  
**vom 27. März 2023**  
**über U-Bahn-Plan der BVG**

---

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 Stellungnahmen gebeten. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welchen Status hat der jüngst bekannt gewordenen Vorschläge der BVG für den Ausbau der U-Bahn in Berlin? In welchem Verhältnis steht er zum StEP MoVe?

Frage 2:

Wer hat diese Planungen vorgenommen und welches Gremium hat diese verabschiedet?

Antwort zu 1 und 2:

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Das Konzept „Expressmetropole Berlin“ wurde bei der BVG als visionärer Baustein für die Mobilitätswende erarbeitet und geht inhaltlich über die derzeit geltenden Planwerke hinaus. Es soll die Potenziale des öffentlichen Verkehrs auf dem Weg zu einer nachhaltigen und menschenfreundlichen Stadt mit schnellen Verkehrsverbindungen und deutlich weniger

Autoverkehr aufzeigen. Es wurde als Input für den ÖPNV-Bedarfsplan (Anlage zum Nahverkehrsplan) entwickelt und liegt der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz seit Mitte März 2023 vor.“

Ergänzend ist damit festzuhalten, dass es sich um eine Konzeptskizze der BVG handelt, damit gibt es zu den Vorschlägen auch keine Beschlusslage. Die Ideen aus dem Konzept werden – wie auch andere Vorschläge – und gerade aufgrund der Fristigkeit der unterstellten Maßnahmen als Anregung verstanden bei einer Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr bewertet zu werden. Einzelne Maßnahmen werden im Kontext der laufenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans hinsichtlich eines Bedarfs und der Finanzierungsmöglichkeiten analog zum Vorgehen des Nahverkehrsplans (NVP) 2019-2023 bewertet.

Frage 3:

In wessen Auftrag wurden die Planungen erstellt und an welchen Adressatenkreis versendet?

Antwort zu 3:

Die BVG hat die von ihr erarbeitete Unterlagen proaktiv erstellt und der für Mobilität zuständigen Senatsverwaltung im Zuge der Diskussion um die Fortschreibung des Nahverkehrsplans zukommen lassen. Eine Weitergabe erfolgte nicht.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Das Papier wurde, wie üblich, einzelnen Fachpolitiker\*innen auf deren Anfrage hin übersandt.“

Frage 4:

Wieviel Personalstunden wurden in welchen Abteilungen für die Erstellung des Vorschlages bei der BVG aufgewandt?

Antwort zu 4:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Das Konzept „Expressmetropole Berlin“ wurde im Rahmen der Vorbereitung des Nahverkehrsplan von den bei der BVG für die Angebotsplanung und die strategische Netzentwicklung zuständigen Organisationseinheiten im Rahmen der Regeltätigkeiten erarbeitet.“

Frage 5:

Welche grundlegenden Überlegungen liegen den Vorschlägen zugrunde?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Mobilitätswende für Berlin, also die Verlagerung großer Teile des Stadtverkehrs vom Auto zum klimaneutralen und stadtverträglichen öffentlichen Verkehr, kann nur gelingen, wenn dafür ausreichende Platzkapazitäten mit vergleichbarer Beförderungsgeschwindigkeit angeboten werden können. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Berlin ist bisher im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr zu langsam, das zeigen systematische Untersuchungen (<https://mobilityinstitute.com/publikationen/reisezeitindex>). Die Mobilitätswende mit einem 50 %igen Modal-Shift kann nur gelingen, wenn der ÖPNV wesentlich schneller wird. Für kürzere Wege sind Straßenbahn und Bus die idealen Verkehrsmittel, aber auf längeren Strecken quer durch die Stadt braucht Berlin ergänzend schnellen Schienenverkehr. Insbesondere in den Außenbezirken bestehen hier in vielen Stadtteilen noch große Lücken, die es zu schließen gilt. 50 % aller Pkw-Verkehre in Berlin finden zwischen den Bezirken in der äußeren Stadt statt. Dafür wollen wir eine echte Alternative bieten. Berlin sollte dem Beispiel anderer Städte (Paris, London, Madrid) folgen und auch außerhalb der Innenstadt leistungsfähigen öffentlichen Verkehr anbieten.“

Ergänzend ist hierzu auszuführen, dass im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans die Frage der notwendigen Maßnahmen für die Zielerreichung des ÖPNV bewertet wird.

Frage 6:

Welchen Realisierungszeitraum und welche Gesamtkosten setzen die BVG und der Senat für die Realisierung der ersten, der zweiten und der dritten Stufe des Plans an?

Antwort zu 6:

Die BVG teilt hierzu mit: „Das Konzept kann in den nächsten Jahrzehnten realisiert werden. Für eine seriöse Kostenschätzung sind vertiefende Untersuchungen notwendig.“

Frage 7:

Bei welchen der U-Bahn-Ausbauvorschläge sehen die BVG und der Senat Konflikte oder Parallelverkehre mit bestehenden sowie mit nach StEP-Bedarfsplan oder Zielnetz des Bündnisses Pro Straßenbahn geplanten Straßenbahnverbindungen?

Frage 8:

Bei welchen der U-Bahn-Ausbauvorschläge sehen die BVG und der Senat Konflikte oder Parallelverkehre mit bestehenden oder geplanten S-Bahn-Strecken?

Antwort zu 7 und 8:

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Verschiedene von der BVG vorgeschlagenen U-Bahn-Strecken liegen parallel zu im Nahverkehrsplan unterstellten Straßenbahntrassen, wie bspw. die Verbindung zum Falkenhagener Feld o.ä. Andere Strecken liegen parallel zu teilweise bereits bestehenden S-Bahn-Strecken (U9 über Pankow Kirche hinaus).

Während Straßenbahnen eine höhere Feinerschließung (kürzere Haltestellenabstände) haben, ermöglichen U-Bahnen die schnellere Überbrückung größerer Strecken, sie bedienen damit fallweise unterschiedliche Bedarfe. Bei der Erarbeitung des aktuellen Nahverkehrsplans 2019-2023 sind derartige Sachverhalte berücksichtigt worden um dort - aber auch im StEP MoVe - den richtigen Maßnahmenmix zu finden. Dennoch sind auch dort Strecken ausgewiesen, wo deutlich gemacht wurde, dass noch offen ist, was die bessere Lösung sein wird (U9 Pankow-Kirche, U7 Heerstraße, U9 Lankwitz Kirche).

Frage 9:

Welche Absichten hat der Senat, einen ähnlichen Plan für den Ausbau der S-Bahn und der Regio-S-Bahn in Anlehnung an die Vorarbeiten des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg zu erarbeiten oder gemeinsam mit dem Land Brandenburg zu initiieren?

Antwort zu 9:

Die Länder Berlin und Brandenburg haben basierend u.a. auf ihren Landesnahverkehrsplänen das „Projekt i2030 - Mehr Schiene für Berlin und Brandenburg“ basierend auf entsprechend konzeptionellen Vorbetrachtungen die Weichenstellungen für den Ausbau des S-Bahn- und Regionalverkehrs, wie es in i2030 unterstellt wird, gelegt.

Frage 10:

Welcher Verkehrsbedarf, welche Machbarkeitsuntersuchung und welcher Verkehrsmittelvergleich liegt den jeweiligen vorgeschlagenen Streckenverlängerung zugrunde? Wie ist der Zeithorizont und mit welchen Kosten rechnen BVG und Senat?

- a) U1 zum Antonplatz
- b) U1 zur Heerstraße
- c) U2 zum Falkenhagener Feld
- d) U2 nach Pankow-Kirche
- e) U3 nach Düppel-Kleinmachnow
- f) U4 zur Appenzeller Straße

- g) U5 nach Jungfernheide
- h) U6 nach Nahariyastraße
- i) U7 nach Gatower Straße - Wie verhält sich der Vorschlag zu den Senatsplanungen der Verlängerung der U7 zur Heerstraße?
- j) U7 zum Flughafen BER - Wie ist der aktuelle Stand der Planungen sowie der Absprachen mit dem Land Brandenburg und dem Landkreis?
- k) U8 ins Märkische Viertel
- l) U8 nach Buckow-Süd
- m) U9 nach Pankow-Heinersdorf
- n) U9 nach Buckower Chaussee
- o) Neuer Linienast der U3 nach Falkenberg
- p) Neuer Linienast der U4 nach Glambecker Ring
- q) Neue Ringlinie U0

Antwort zu 10:

Nachstehend sind für die wesentlichen Maßnahmen die wichtigsten Sachverhalte zusammengestellt.

	<b>Maßnahme</b>	<b>FNP</b>	<b>Machbarkeits- studie vorliegend</b>	<b>Abschätzung Verkehrswirkung vorliegend</b>
1	<b>U0</b> U0 Neue Ringlinie	Nein	Nein	Nein
2	<b>U1</b> U1 zum Antonplatz	Teilweise	Nein	Nein
3	<b>U1</b> U1 zur Heerstraße	Teilweise	Nein	Teilweise, 2018
4	<b>U2</b> U2 zum Falkenhagener Feld	Ja	Nein	Nein
5	<b>U2</b> U2 nach Pankow-Kirche	Ja	Nein	Ja, 2018
6	<b>U3</b> U3 nach Düppel- Kleinmachnow	Teilweise	Teilweise, bis U- Bf Mexikoplatz	Nein
7	<b>U3</b> U3 Neuer Linienast nach Falkenberg	Teilweise	Nein	Nein
8	<b>U4</b> U4 zur Appenzeller Straße	Nein	Nein	Nein
9	<b>U4</b> U4 Neuer Linienast nach Glambecker Ring	Teilweise	Nein	Nein
10	<b>U5</b> U5 nach Jungfernheide	Ja	Nein	Nein
11	<b>U6</b> U6 nach Nahariyastraße	Nein	Nein	Nein
12	<b>U7</b> U7 nach Gatower Straße	Ja	Ja	Ja, 2018
13	<b>U7</b> U7 zum Flughafen BER	Ja	Ja	Ja, 2018
14	<b>U8</b> U8 ins Märkische Viertel	Teilweise	Ja	Ja, 2018
15	<b>U8</b> U8 nach Buckow-Süd	Nein	Nein	Nein
16	<b>U9</b> U9 nach Heinersdorf	Nein	Nein	Teilweise, 2018
17	<b>U9</b> U9 nach Buckower Chaussee	Nein	Nein	Nein

Berlin, den 04.04.2023

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz