

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Antje Kapek (GRÜNE)**

vom 16. April 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. April 2025)

zum Thema:

Ausbau der U3 zum Mexikoplatz

und **Antwort** vom 2. Mai 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 7. Mai 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. 19/22405
vom 16.04.2025
über Ausbau der U3 zum Mexikoplatz

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.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Die Verlängerung der U3 zum Mexikoplatz ist das am weitesten vorangeschrittene U-Bahnausbauprojekt des Landes Berlin und wird politisch breit getragen. Nun wurde jedoch von der Bürgerinitiative „Rettet den Mexikoplatz“ ein Gutachten vorgelegt, das Zweifel an der Berechnung der Kosten aufwirft und das positive Nutzen-Kosten-Verhältnis anzweifelt, das Voraussetzung für eine Bundesförderung gemäß GVFG ist.

Frage 1:

Wie bewertet der Senat die Aussagen aus dem kürzlich vorgelegten Gutachten von interlink im Auftrag der Bürgerinitiative „Rettet den Mexikoplatz“¹, dass die Kostenschätzung zum Ausbau der U3 vom Bahnhof Krumme Lanke zum S-Bahnhof Mexikoplatz zu niedrig angesetzt und bis zum Baubeginn mit erheblichen Mehrkosten zu rechnen sei?

¹https://rettet-den-mexikoplatz.de/wp-content/uploads/2025/03/2025-03-06_Analyse_NKU-U3_Vermerk-komplett.pdf

Frage 2:

Von welchen Gesamtkosten zum voraussichtlichen Bauzeitraum geht der Senat für den Ausbau der U3 bis zum Mexikoplatz aus?

Antwort zu 1 und 2:

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Kostenschätzung für die geplante Verlängerung der U3 vom heutigen Endbahnhof Krumme Lanke bis zum S-Bahnhof Mexikoplatz entspricht dem damaligen Stand der Vorplanung (HOAI-Leistungsphase 2), welche durch die BVG Projekt GmbH im November 2023 vorgelegt wurde. Diese wurde dann für die ausgewählte Vorzugsvariante als Grundlage der Nutzen-Kosten-Berechnung festgelegt.

Aufgrund des noch frühen Planungsstandes in der Leistungsphase 2 kann eine Kostenschätzung grundsätzlich noch keine verlässlichen Angaben zu den tatsächlichen Kosten bei Baubeginn der Baumaßnahme liefern.

Zurzeit wird durch die BVG Projekt GmbH die Entwurfsplanung (HOAI-Leistungsphase 3) erarbeitet, zu der eine detaillierte und konkretisierte Kostenberechnung gehört. Mit dem Abschluss der Entwurfsplanung wird dann beim Senat eine sogenannte Bauplanungsunterlage eingereicht und diese anschließend einer wirtschaftlich-technischen Prüfung durch das Land Berlin unterzogen.

Die Gesamtkosten zum voraussichtlichen Baubeginn für die U3-Verlängerung können jedoch erst nach dem Abschluss des Vergabeverfahrens für die Erbringung der Bauleistungen und dem Vertragsabschluss mit der Baufirma beziffert werden.

Frage 3:

Wie bewertet der Senat die im Gutachten genannte Gesamtkostenschätzung in Höhe von rund 300 Mio. Euro für die Verlängerung der U3 bis zum Mexikoplatz?

Antwort zu 3:

Hierzu hat der Senat keine eigenen Erkenntnisse. Die BVG als Erstellerin der Vorplanung inklusive Kostenschätzung teilt dazu Folgendes mit:

„Die Grundlage der Gesamtkostenschätzung des von der Bürgerinitiative beauftragten Gutachtens und der darauf beruhenden kritischen Bewertung erfolgte ohne Kenntnis der konkreten Pläne, notwendigen Planungsschritte und den sich daraus ergebenden validen Kostenschätzungen.

Die Kostenzusammenstellung zur Nutzen-Kosten-Untersuchung im betreffenden Gutachten unterliegt einer von der vorgeschriebenen DIN-Norm 276 (nach HOAI) abweichenden Systematik und kommt dementsprechend zu abweichenden Projektkosten, die nicht den Grundsätzen der Kostenermittlung entsprechen. Eine fachliche Bewertung, die sich lediglich auf Tabellenwerte der NKU bezieht, ist daher nicht möglich.

Eine planungsbedingte Kostensenkung in Teilbereichen geht mit einer Umverteilung, z.B. die Korrektur fehlerhaften Zuordnungen, auf andere Bereiche einher. Nur auf der Grundlage der NKU-Kostenaufstellung ist dies für Dritte nicht nachvollziehbar.

Die Teilbetrachtung und Fokussierung auf den Kostenentwicklungsprozess muss in dieser Systematik daher zwangsläufig zu abweichenden Ergebnissen kommen, die sich allerdings nicht auf die heranzuziehende DIN-Norm bezieht, sondern eine gewisse Willkürlichkeit aufweist.“

Frage 4:

Wie bewertet der Senat die Befürchtung, dass mit den möglicherweise gestiegenen Investitionskosten, ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von unter eins zu erwarten ist und damit keine Förderung durch den Bund möglich sei?

Antwort zu 4:

Wie bereits bei den Antworten zu 1 und 2 ausgeführt worden ist, wird zurzeit durch die beauftragte BVG die Entwurfsplanung samt einer validen Kostenberechnung für das Vorhaben erstellt und anschließend darauf aufbauend eine prüffähige Bauplanungsunterlage beim Senat eingereicht. Erst anhand dieser Unterlage können Aussagen zu möglicherweise gestiegenen Baukosten getroffen werden. Demzufolge können gegenwärtig auch keine Einschätzungen zur Entwicklung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses und damit wiederum auch keine Aussagen zu einer Förderung durch den Bund getroffen werden.

Auf Basis dessen wird die Erstbewertung der Nutzen-Kosten-Untersuchung durch einen externen Gutachter fortgeschrieben.

Frage 5:

Wieso wurden die Kosten der Sanierung der Abstellanlage, die laut BVG dringend nötig für die Verlängerung der U3 zum Mexikoplatz sei, nicht in die Kostenberechnungen der NKU mit aufgenommen?

Antwort zu 5:

Entsprechend der Verfahrensvorschrift für die Standardisierte Bewertung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr wurden die förderrelevanten Bestandteile des Projektvorhabens bewertet. Die Kosten für die Instandsetzung der Abstellanlage ist demzufolge nicht anzusetzen.

Frage 6:

Wie bewertet der Senat die Aussage des Gutachtens, „dass der berücksichtigte Fahrzeugeinsatz nicht passfähig zur formulierten Betriebsabwicklung der BVG mit Nutzung der Wendeanlage südlich des Bahnhofs Mexikoplatz“, „der Kostenansatz für die Fahrzeugbeschaffung zu niedrig“ angesetzt sei und somit die „Betriebskosten [...] deutlich höher liegen“ [werden,] „als bestimmt wurde“?

Antwort zu 6:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die gewählten Ansätze sind aus den internen Kostenansätzen der BVG-Fachabteilungen valide und von dem NKU-Fachplaner verfahrenskonform in die Nutzen-Kosten-Untersuchung eingerechnet worden. Die seitens des erwähnten Gutachtens vorgenommenen Plausibilisierungen erfolgen nicht auf Grundlage der konkreten Projektplanungen, sondern eher anekdotisch aus Medien und sind daher fachlich nicht hinterlegt.

Für die Herleitungen des Gutachters zum Fahrzeugeinsatz gilt das Vorgenannte. Die BVG-Fachabteilung hat die Fahrzeiten berechnet und geprüft. Der NKU-Fachplaner hat diese Angaben in die Berechnung der Nutzen-Kosten-Untersuchung übernommen.“

Frage 7:

Wie viele Einwände gegen das Planfeststellungsverfahren gibt es, welcher Art sind diese und wie wird damit umgegangen?

Antwort zu 7:

Im Anhörungsverfahren sind innerhalb der Einwendungsfrist 875 gültige sowie 93 ungültige Einwendungen bzw. Äußerungen nach § 21 UVPG eingegangen. Der Großteil davon richtet sich gegen das Vorhaben, während ein kleiner Teil es ausdrücklich befürwortet. Die gültigen Einwendungen wurden von der verfahrensführenden Anhörungsbehörde gesichtet und der Vorhabenträgerin zur Erwiderng übergeben. Sobald diese Erwiderng vorliegt, wird die Anhörungsbehörde die Einwendungen, die rechtzeitig abgegebenen Stellungnahmen von Vereinigungen sowie die Stellungnahmen der Behörden zu dem Plan mit der Vorhabenträgerin, den Behörden, den Betroffenen sowie denjenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, in einem Termin erörtern. Anschließend entscheidet die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss über die Einwendungen, über die bei der Erörterung vor der Anhörungsbehörde keine Einigung erzielt worden ist.

Frage 8:

Wann soll der Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der U3 voraussichtlich erteilt werden?

Antwort zu 8:

Hierzu kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussage getroffen werden.

Frage 9:

Wann sollen die Arbeiten für die eigentliche Verlängerung der U3 beginnen, die nicht im Zusammenhang mit der Abstellanlage stehen?

Antwort zu 9:

Gemäß Mitteilung der BVG sollen die Arbeiten für die eigentliche U3-Verlängerung rund ein halbes Jahr nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses beginnen.

Frage 10:

Wie ist der derzeitige Gesamtzeitplan bis zur Fertigstellung der U3-Verlängerung zum Mexikoplatz?

Antwort zu 10:

Folgende Meilensteine sind bis zur Fertigstellung der U3-Verlängerung vorgesehen:

Ende April 2025 erfolgt der Baubeginn für den Ersatzneubau der Kehr- und Abstellanlage hinter dem U-Bahnhof Krumme Lanke. Die bauliche Realisierung soll bis Ende 2026 abgeschlossen sein. Der Ersatzneubau der Abstellanlage wird bereits in der Form und Lage errichtet, dass er im Falle der späteren U3-Streckenverlängerung zum Mexikoplatz als Abschnitt des Streckentunnels genutzt werden kann.

Rund ein halbes Jahr nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses für die U3-Verlängerung zum Mexikoplatz sollen die Bauleistungen für den U-Bahn-Streckentunnel, den U-Bahnhof Mexikoplatz sowie die betrieblich erforderliche Kehr- und Abstellanlage hinter dem U-Bahnhof Mexikoplatz beginnen.

Eine Streckeninbetriebnahme könnte dann ggf. noch im Jahr 2030 erfolgen.

Frage 11:

Mit welchen Jahresbeträgen, die das Land Berlin zur Finanzierung der Investitionskosten aus dem Landeshaushalt aufbringen muss, wird derzeit kalkuliert?

Frage 12:

Wird der Senat die U3-Verlängerung auch dann durchführen und vollständig aus Landesmitteln finanzieren, falls das Nutzen-Kosten-Verhältnis unter eins liegt und eine Bundesförderung somit nicht möglich wäre?

Antwort zu 11 und 12:

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Wie bereits in den obigen Antworten erwähnt wurde, liegt erst mit dem Abschluss der Entwurfsplanung und der sich daran anschließenden Vorlage einer Bauplanungsunterlage eine konkretisierte und aktualisierte Kostenberechnung für das Vorhaben der U3-Verlängerung zum Mexikoplatz vor.

Mit diesen Daten wird dann die Nutzen-Kosten-Untersuchung aktualisiert und im Falle eines Nutzen-Kosten-Indikators von größer 1,0 die GVFG-Antragstellung beim Bund vorgenommen.

Es ist zudem der erforderliche Planrechtsbeschluss für die U3-Verlängerung abzuwarten. Erst danach kann die weitere Zeitschiene zur Realisierung des Vorhabens bestimmt werden.

Die Höhe der einzelnen Jahresscheiben für das Land Berlin hängt letztendlich von den Gesamtkosten des Vorhabens sowie dem Umfang der vom Bund beschiedenen Fördermittel (GVFG) ab.

Aussagen zu einer möglichen Projektfinanzierung ohne Bundesmittel und damit vollständig aus Landesmitteln können zum jetzigen Zeitpunkt nicht getroffen werden und hängen auch von den zu erwartenden Investitionskosten ab.

Bei nicht gegebener Wirtschaftlichkeit kann das Projekt in dieser Form nicht realisiert werden. Dies ist unabhängig von einer Bundesförderung zu prüfen und zu validieren.

Berlin, den 02.05.2025

In Vertretung

Johannes Wieczorek

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt