

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Antje Kapek (GRÜNE)**

vom 27. Mai 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Mai 2025)

zum Thema:

Wann kommt die U7 vom BER bis zur Heerstraße?

und **Antwort** vom 13. Juni 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Juni 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/22736
vom 27. Mai 2025
über Wann kommt die U7 vom BER bis zur Heerstraße?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Die Fragen 1 - 6 beziehen sich auf die von der CDU-geführten Verkehrsverwaltung versprochene südöstliche Verlängerung der U-Bahn-Linie U7 von Rudow zum Flughafen BER sowie die am 15.04.2025 veröffentlichte, positiv beschiedene gemeinsame Nutzen-Kosten-Untersuchung der Berliner Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) des Landes Brandenburg, des Landkreises Dahme-Spreewald, der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, der Stadt Ludwigsfelde sowie der Gemeinde Schönefeld.

Die Fragen 7 bis 9 beziehen sich auf die von der CDU-geführten Verkehrsverwaltung versprochene westliche Verlängerung der U-Bahn-Linie U7 von Rathaus Spandau zur Heerstraße.

Frage 1:

Welche Kosten wurden für den Mitfall der südöstlichen U7-Verlängerung ermittelt?

- a. Welche Kosten entstehen durch die weitere Planung der Verlängerung?
- b. Welche Kosten entstehen durch die bauliche Realisierung der Verlängerung?
- c. Welche Kosten entstehen im Betrieb der Verlängerung?

Antwort zu 1:

Die Fragen 1 a-b werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Investitionskosten betragen gemäß der Ersteinschätzung der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) ca. 883 Mio. € mit einem Preisstand von 2016 (inkl. 30 % Risikoaufschlag und 10 % Planungskosten). Die Kostenermittlung erfolgte gemäß der Verfahrensanleitung zur

Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr
Version 2016+ vom Bundesministerium für Verkehr (BMV).

- c. Zur Ermittlung der ÖPNV-Betriebskosten werden die nach den Berechnungsvorschriften der Standardisierten Bewertung ermittelten Einheitskostensätze herangezogen und ergeben sich aus dem Saldo zwischen dem Ohnefall und dem Mitfall. Die Kosten für den ÖPNV-Betrieb setzen sich zusammen aus
- Kapitaldienst Fahrzeuge,
 - zeitabhängigen Unterhaltungskosten Fahrzeuge,
 - laufleistungsabhängigen Unterhaltungskosten Fahrzeuge,
 - Energiekosten und
 - Kosten Fahrpersonal.

Die ÖPNV-Betriebskosten verringern sich insgesamt um ca. 1,64 Mio. €/Jahr.

Frage 2:

Welche nicht-monetären Kosten wurden für den Mitfall der südöstlichen Verlängerung ermittelt?

- a. Welche Lebenszyklusemissionen werden durch Infrastruktur und Fahrzeuge verursacht?
- b. Welche Konsequenzen entstehen während der Bauphase durch Lärm und Verkehrsbehinderung der Anwohnenden?

Antwort zu 2:

Auf der Kostenseite gibt es keine nicht-monetären Komponenten. Die Kostenkomponenten „Saldo Kapitaldienst für die Infrastruktur“, der „Saldo der Unterhaltungskosten Infrastruktur“, der „Saldo ÖPNV-Betriebskosten“ und der „Saldo ÖPNV-Fahrgeld“ können unmittelbar monetär bestimmt werden. Auf der Nutzenseite werden zusätzlich nicht-monetäre Komponenten berücksichtigt. Nur wenn diese negativ sind, könnte man diese als „nicht-monetäre Kosten“ bezeichnen. Im Regelfall sind die vorgenannten Nutzenkomponenten mit dem Ausbau von ÖV-Systemen positiv und wären daher nicht als Kosten einzustufen. Nicht-monetäre Nutzen sind

- der Fahrgastnutzen,
- der Saldo Unfallfolgekosten,
- der Saldo Umweltfolgen (CO₂-Emissionen und Luftschadstoffe) und
- der Teilindikator „Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme/Flächenverbrauch“ und
- der Teilindikator „Daseinsvorsorge / raumordnerische Aspekte“
- der Teilindikator „Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionen“, z.B. für die Herstellung barrierefreier Zugänge (in der zitierten Aufstellung nicht enthalten)

- a. Gemäß der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr Version 2016+ des BMV werden Umweltfolgen des Verkehrs berücksichtigt. Für die Infrastruktur und die

Fahrzeugherstellung wird jeweils der Saldo der CO₂-Emissionen ermittelt. Folgende Werte wurden ermittelt:

- Saldo der CO₂-Emissionen Infrastrukturherstellung: 2 364 t/Jahr
- Saldo CO₂-Emissionen Fahrzeugherstellung (aus MIV und ÖV): - 2 989 t/Jahr

Die Lebenszyklusemissionen wären mit der jeweiligen Nutzungsdauer zu multiplizieren, die sich aber je Anlagenteil und Fahrzeugart unterscheiden. Die NKU geht aber von einem dauerhaften Betrieb aus, so dass das Verfahren der Standardisierten Bewertung die durchschnittlichen jährlichen Salden zusammenfassen für alle Anlagenteile bzw. Fahrzeuge ausweist.

- b. Aussagen zu Auswirkungen durch Lärm und Verkehrsbehinderungen während der Bauphase können zum aktuellen Zeitpunkt nicht getroffen werden, da sie nicht Bestandteil der NKU sind, sondern der folgenden Leistungsphasen nach HOAI. Alle Beeinträchtigungen während der Bauphase inklusive Lärm und Verkehrslenkungskonzept während der Bauphase werden bei jeder Baumaßnahme in der Leistungsphase 4 im Anhörungsverfahren mit den Anwohnern transparent kommuniziert.

Frage 3:

Welcher verkehrliche Nutzen wurde für den Mitfall der südöstlichen Verlängerung ermittelt?

- a. Welche Streckenbahnhöfe wurden bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung einbezogen?
- b. Welcher Fahrgastnutzen entsteht durch die Verlängerung?
- c. In welcher Höhe entstehen Einnahmen von ÖPNV-Fahrgeld durch die Verlängerung?
- d. Welche Unfallfolgen wurden für den Mitfall ermittelt?
- e. Welche Umweltfolgen wurden für den Mitfall ermittelt?
- f. Welche gesellschaftlich auferlegten Kosten wurden für den Mitfall ermittelt? Welche Folgen entstünden daraus für die Barrierefreiheit?
- g. Welche Folgen für Daseinsvorsorge / raumordnerische Aspekte wurden für den Mitfall ermittelt?

Antwort zu 3:

- a. Rudow, Lieselotte-Berger-Platz, Schönefeld Nord, Bahnhof Schönefeld, Schönefelder Seen, Airtown Nord, Midfield Gardens, Flughafen BER.
- b. Die vorhabenbedingte Änderung des Fahrgastnutzens im ÖPNV wird gemäß der Verfahrensanleitung mit Hilfe der Widerstands- und Verkehrsnachfragematrizen im Mit- und Ohnefall ermittelt. Dazu wird die Widerstandsdifferenz in Stunden je Werktag nach der Formel 47 (siehe Verfahrensanleitung) relationsweise bestimmt. In der Erstbewertung der NKU ergab sich ein Saldo Fahrgastnutzen ÖPNV (Personenstunden) von - 15 937 Ph/Werktag.
- c. Das zusätzliche ÖPNV-Fahrgeld beläuft sich auf ca. 4,8 Mio. €/Jahr.
- d. Im Rahmen der volkswirtschaftlichen Bewertung werden die veränderten ÖPNV-Betriebsleistungen und die vom MIV zum ÖPNV verlagerten Verkehre hinsichtlich ihrer

Auswirkung auf die Unfallhäufigkeiten und -kosten bewertet. In der Summe verringern sich die Unfallschäden um ca. 1,7 Mio. €/Jahr.

- e. Im Saldo über alle Teilkategorien (Betrieb, Fahrzeugherstellung und Infrastrukturherstellung) verringern sich die CO₂-Emissionen um ca. 625 t/Jahr. Der Saldo der Emissionskosten für Schadstoffe beläuft sich auf ca. - 63 T€/Jahr.
- f. Gesellschaftliche Wertvorstellungen und die sich daraus ableitenden Zielsetzungen unterliegen einem kontinuierlichen Wandel, was u.a. mit der Anpassung von rechtlichen Vorgaben einhergeht. Daraus resultieren auch erhöhte, über die reine verkehrliche Funktionalität hinausgehende Anforderungen an die Umsetzung von Bauvorhaben. Im ÖPNV führt dies zu zusätzlichen Investitionen für gesellschaftlich auferlegte Pflichten, z.B. in den Bereichen Barrierefreiheit oder Brandschutz. Der Nutzen aus den entsprechenden Investitionen fließt in Höhe des Kapitaldienstes und der Unterhaltungskosten als fakultativer Teilindikator „Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionen“ in die Bewertung ein. Dieser Nutzen beläuft sich für die vorliegende Maßnahme auf ca. 0,2 Mio.€ pro Jahr.
- g. Der monetarisierte Nutzen aus Daseinsvorsorge / raumordnerische Aspekte beträgt im vorliegenden Fall ca. 0,76 Mio. € pro Jahr, wirkt positiv und geht in die gesamtwirtschaftliche Bewertung ein.

Frage 4:

Welcher Nutzen-Kosten-Indikator wurde daraus ermittelt?

Antwort zu 4:

Das Verhältnis von Nutzen zu Kosten beläuft sich auf 1,6.

Frage 5:

Welche Konsequenzen zieht der Senat aus dem Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse?

- a. Wie bewertet der Senat vor diesem Hintergrund die südöstliche Verlängerung der U7?
- b. Welche Alternativen zur Verlängerung zieht der Senat in Betracht?

Antwort zu 5:

Die Fragen 5 a-b werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Für die Maßnahme ist der volkswirtschaftliche Nutzen nachgewiesen und das Vorhaben ist in diesem Zuschnitt förderwürdig. Alternative Betrachtungen zur Verlängerung werden aufgrund des volkswirtschaftlichen Ergebnisses vorerst nicht betrachtet.

Frage 6:

Wird der Senat die nächsten Schritte für die südöstliche Verlängerung in Auftrag geben?

- a. Falls noch unklar, wann und wie wird eine Entscheidung getroffen?
- b. Falls ja, welchen Zeitplan sieht der Senat für die weitere Planung und Umsetzung vor?
- c. Falls ja, in welcher Höhe sollen Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes beantragt werden?
- d. Falls ja, aus welchen Mitteln soll der Anteil des Lands Berlin finanziert werden?

Antwort zu 6:

Die Fragen 6 a-b werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Für die Beantwortung wird auf die Antwort auf die Frage 14 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/22496 verwiesen.

- c. Die Förderhöhe wird durch das Bundesministerium für Verkehr bestimmt. Angestrebt werden die möglichen 75 % aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.
- d. Der Doppelhaushalt 2026/2027 befindet sich aktuell in der Aufstellung. Für die grundsätzliche Finanzierung von Infrastrukturprojekten siehe Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/17910.

Frage 7:

Wie ist der aktuelle Projektstatus der versprochenen westlichen Verlängerung der U7?

- a. Wurde die im Januar 2024 begonnene Grundlagenuntersuchung inkl. Verkehrsmittelvergleich, Trassenvergleich und Nutzen-Kosten-Untersuchung inzwischen abgeschlossen?
- b. Wenn nein, wann ist mit den Ergebnissen der einzelnen Teiluntersuchungen zu rechnen?
- c. Wenn ja, welche Kosten und welche Nutzen wurden ermittelt?
- d. Wenn ja, welches Ergebnis wurde beim Verkehrsmittelvergleich ermittelt?
- e. Wenn ja, welches Ergebnis wurde beim Trassenvergleich ermittelt?

Frage 8:

Sofern die Grundlagenuntersuchung abgeschlossen ist, wie bewertet der Senat die dabei gewonnenen Erkenntnisse?

Frage 9:

Wie sieht der Zeitplan für die weiteren Leistungsphasen aus?

- a. Für welche Zeiträume sind die folgenden Leistungsphasen vorgesehen?
- b. Wann ist mit einem Senatsbeschluss zu rechnen?

Antwort zu den Fragen 7 bis 9:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 7 bis 9 gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zur Frage 15 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/22496 verwiesen.

Berlin, den 13.06.2025

In Vertretung

Britta Behrendt
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt