

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß und Antje Kapek (GRÜNE)

vom 25. Februar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Februar 2026)

zum Thema:

Verlängerung der U8 ins Märkische Viertel - ignoriert der Senat die Regeln der Landeshaushaltsordnung?

und **Antwort** vom 18. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. März 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE) und
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. 19/25367

vom 25.02.2026

**über Verlängerung der U8 ins Märkische Viertel – ignoriert der Senat die Regeln der
Landeshaushaltsordnung?**

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 (BVG) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Für die vom Senat angekündigte Verlängerung der U8 ins Märkische Viertel wurde in den letzten Monaten die Grundlagenermittlung durchgeführt. Laut Aussagen von Staatssekretär Herz im Hauptausschuss vom 18.02.2026 läuft derzeit noch eine Plausibilitätsprüfung. Zudem sei auf die Durchführung eines Verkehrsmittelvergleichs verzichtet worden. Gleichzeitig führt die Rote Nummer 1419 C vom 09. Juli 2019 (<https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Haupt/vorgang/h18-1419.C-v.pdf>) aus, dass ein Verkehrsmittelvergleich Bestandteil einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist, um den Anforderungen von §7 der LHO Berlin und den dazugehörigen Ausführungsvorschriften gerecht zu werden. Da heißt es auf Seite 2:

"Der Verkehrsmittelvergleich dient dazu, die Vor- und Nachteile des Einsatzes der verschiedenen in Berlin etablierten Verkehrsmittel im Untersuchungskorridor abzuwägen. Die Bewertung findet für vier Zielgruppen statt, die jeweils gleich gewichtet sind: Fahrgäste, Betriebsebene, Kommune, Allgemeinheit. Dabei werden unter anderem die Attraktivität des Angebots, die Betriebswirtschaftlichkeit, die Investitionssumme, stadtplanerische Aspekte, der Flächenbedarf und die Aspekte Sicherheit und Umwelt bewertet. Es finden bereits detaillierte Betrachtungen statt, die qualitativ in die Bewertung einfließen. Insofern handelt es sich beim Verkehrsmittelvergleich um eine erste Stufe der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.

Die Landeshaushaltsordnung sieht vor, dass für alle finanzwirksamen Maßnahmen angemessene Wirtschaftlichkeits-untersuchungen durchzuführen sind (LHO Neufassung 2009/13 §7 Abs. 2). In Drucksache

17/1707 des Abgeordneten-hauses wird unter Punkt 11 gefordert, dass der Nachweis der Wirtschaftlichkeit bereits in einer frühen Planungsphase unter Einbeziehung aller in Betracht kommenden Lösungen durchgeführt wird. Die Ausführungsvorschriften zu §7 LHO (Abs. 2.1) besagen, dass Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen Aussagen zu relevanten Lösungsmöglichkeiten und deren Nutzen und Kosten, auch soweit sie nicht in Geld auszudrücken sind, enthalten sollen. Im Punkt 2.3 wird noch ergänzt, dass bei der Durchführung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung die nach den Erfordernissen des Einzelfalls einfachste und wirtschaftlichste Methode anzuwenden ist.

Der Verkehrsmittelvergleich entspricht den oben genannten Vorschriften, da er die genannten Aspekte beinhaltet und gleichzeitig nicht so aufwändig ist, wie eine vollständige Nutzen-Kosten-Analyse. Für das für die Aufgabenstellung und die Problemlage zielführendste Verkehrsmittel findet im weiteren Planungsverlauf die Trassenbewertung statt, bei der verschiedene Routen untersucht werden. Abschließend findet die vollständige Nutzen-Kosten-Untersuchung statt, in der alle Aspekte monetarisiert werden und welche somit einen Nachweis der Wirtschaftlichkeit darstellt."

Frage 1:

Welche Streckenvarianten wurden in der Grundlagenuntersuchung zur U8 untersucht (bitte tabellarisch auflisten: Variante, Streckenlänge, Stationen, Zahl direkt angebundener Menschen, Nutzen, Kostenschätzung, Nutzen-Kosten-Verhältnisse)?

Antwort zu 1:

Die BVG teilt hierzu mit:

„In der Grundlagenuntersuchung wurden insgesamt neun Trassenvarianten betrachtet. Auf Basis des durchgeführten Trassenvergleichs wurde die Variante 5b als Vorzugsvariante identifiziert. Für diese Variante wurde anschließend eine vertiefte Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt.

Für die übrigen Varianten wurden keine vollständigen NKU-Kennwerte ermittelt, da sie im vorgelagerten Variantenvergleich ausschieden und daher nicht weiter vertieft untersucht wurden.

Variante	Streckenlänge	Stationen	Anzahl direkt angebundene Menschen	Nutzen (Bewertung)	Kosten-schätzung	Nutzen-Kosten-Verhältnis
1	880 m	1	geringste direkte Erschließung	qualitative Bewertung im Trassenvergleich (Keine NKI-Ermittlung)	Nicht erforderlich, da keine Vorzugsvariante.	Nicht erforderlich, da keine Vorzugsvariante
2	2.215 m	3	mittlere Erschließungswirkung	qualitative Bewertung im Trassenvergleich	Nicht erforderlich, da keine	Nicht erforderlich, da keine

				(Keine NKL-Ermittlung)	Vorzugsvariante.	Vorzugsvariante.
3	1.370 m	2	geringe Erschließungswirkung (ohne den Norden)	qualitative Bewertung im Trassenvergleich (Keine NKL-Ermittlung)	Nicht erforderlich, da keine Vorzugsvariante.	Nicht erforderlich, da keine Vorzugsvariante.
4	2.200 m	3	geringe Erschließungswirkung, zusätzliche Verknüpfung mit Tram/HKB	qualitative Bewertung im Trassenvergleich (Keine NKL-Ermittlung)	Nicht erforderlich, da keine Vorzugsvariante.	Nicht erforderlich, da keine Vorzugsvariante.
5a	3.150 m	3	gute Erschließung	qualitative Bewertung im Trassenvergleich (Keine NKL-Ermittlung)	Nicht erforderlich, da keine Vorzugsvariante.	Nicht erforderlich, da keine Vorzugsvariante.
5b (Vorzugsvariante) mit GOA 4- Fahrbetrieb	2.800 m	4 Inkl. Aufstell- anlage	höchste Erschließungswirkung	vollständig berechnet	2016+	1,06 (inkl. 30 % Risikozuschlag)
5b (Vorzugsvariante) mit GOA 2- Fahrbetrieb	2.800 m	4 Inkl. Aufstell- anlage	höchste Erschließungswirkung	vollständig berechnet	2016+	1,07(inkl. 30 % Risikozuschlag)
5c	2.980 m	4	gute Erschließung	qualitative Bewertung im Trassenvergleich (Keine NKL-Ermittlung)	Nicht erforderlich, da keine Vorzugsvariante.	Nicht erforderlich, da keine Vorzugsvariante.

6	3.380 m	4	gute Erschließung	qualitative Bewertung im Trassenvergleich (Keine NKI-Ermittlung)	Nicht erforderlich, da keine Vorzugsvariante.	Nicht erforderlich, da keine Vorzugsvariante.
7	3.750 m	5	randliche Erschließung	qualitative Bewertung im Trassenvergleich	Nicht erforderlich, da keine Vorzugsvariante.	Nicht erforderlich, da keine Vorzugsvariante.

“

Frage 2:

Welchen Wert hat das Nutzen-Kosten-Verhältnis der in der Grundlagenuntersuchung ausgewählten Vorzugsvariante ergeben?

Antwort zu 2:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung nach der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung von Verkehrsweegeinvestitionen im ÖPNV (Version 2016+) wurde gezeigt, dass die Variante 5b einen volkswirtschaftlichen Nutzen bringt. Dies gilt sowohl für eine vollständige Automatisierung des Zugbetriebs als auch für eine Teilautomatisierung.

Der Nutzen des Projekts übersteigt die entstehenden Kosten – sowohl ohne Risikozuschlag als auch bei einem Risikozuschlag auf den Kapitaldienst von 30 %. Damit gilt die Maßnahme nach aktuellem Stand als förderwürdig. Mit einem Risikozuschlag von 30 % ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) von 1,06 für die Vollautomatisierung (GoA 4) und 1,07 für die Teilautomatisierung (GoA 2).“

Frage 3:

Welche Fahrgastnachfrage wurde bei der Durchführung der Grundlagenuntersuchung angesetzt?

Antwort zu 3:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die angesetzte Fahrgastnachfrage beläuft sich auf dem ersten Abschnitt der Neubaustrecke zwischen Wittenau und dem Märkischen Zentrum auf ca. 34 000 Personenfahrten je Werktag. Am neuen Linienende am Senftenberger Ring sind es noch ca. 9 700 Personenfahrten/Werktag. Zudem werden zwischen Rathaus Reinickendorf und S+U Wittenau zusätzlich ca. 18 000 Personenfahrten/Werktag erwartet.“

Frage 4:

Aus welchem Jahr stammt die Kostenschätzung, die für die Grundlagenuntersuchung genutzt wurde?

Antwort zu 4:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Kostenermittlung für die Vorzugsvariante wurde im Jahr 2025 erstellt. Zur Darstellung einheitlicher Preisstände wurden die Gesamtkosten für den Preisstand Quartal 1/2025 ermittelt. Gemäß Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung erfolgte anschließend eine Umrechnung der Kosten auf den Preisstand 2016 anhand der vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Baupreisindizes.“

Frage 5:

Mit welchen Kostensteigerungen rechnet der Senat bis zum angestrebten Baubeginn gemäß der aktuell zu veranschlagenden Baukostensteigerungen?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Aufgrund der aktuellen geopolitischen Ereignisse kann eine Abschätzung von Preissteigerungen für die Bauleistungen nicht valide vorgenommen werden. Prinzipiell können für eine Abschätzung die vom statistischen Bundesamt veröffentlichten Indexsteigerungen der vergangenen Jahre herangezogen werden. Für den Bereich Ingenieurbau lag die durchschnittliche jährliche Preissteigerung vom 4. Quartal 2020 bis zum 4. Quartal 2025 bei rd. 8 %.“

Frage 6:

Welche Rechtsgrundlagen haben sich seit 2019 geändert, die einen Verzicht auf einen Verkehrsmittelvergleich rechtfertigen, ohne einen Verstoß gegen die Regelungen des §7 LHO Berlin zur Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu riskieren?

Frage 7:

Wie stellt der Senat sicher, dass die in der Roten Nummer 1419 C vom 09. Juli 2019 gemachten Ausführungen zu den Regelungen des §7 LHO und der dazugehörigen Anwendungsvorschrift beachtet werden, nach denen angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen sind, wobei ein Verkehrsmittelvergleich eine erste Stufe einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung darstellt?

Frage 8:

Wie will der Senat auch ohne Verkehrsmittelvergleich nachweisen, dass die Verlängerung der U-Bahn die einfachste und wirtschaftlichste Methode im Sinne des §7 AV LHO zur verbesserten Anbindung des Märkischen Viertels für die Allgemeinheit ist (bitte dabei die Erreichung von Zielen aus den Perspektiven Fahrgast, Betrieb, Kommune erwähnen)?

Antwort zu 6-8:

Die Fragen 6-8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Grundlagenuntersuchung wurde ein Verkehrsmittelvergleich nach dem von der Forschungsgemeinschaft für das Straßen- und Verkehrswesen entwickelten Formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahren (FAR) auftragsgemäß durchgeführt. Die U-Bahn hat sich unter den untersuchten Verkehrsmitteln S-Bahn, Straßenbahn, Seilbahn und Bus als das zu bevorzugende Verkehrsmittel hervorgetan.

Frage 9:

Welche Fragen und Aspekte befanden bzw. befinden sich zwischen BVG und Senat im Rahmen der Plausibilitätsprüfung der Ergebnisse und deren Finalisierung noch in Klärung?

Antwort zu 9:

Es fand ein Austausch zu den verwendeten Eingangsparametern statt. Dies betraf Annahmen zu betrieblichen Rahmenbedingungen mit Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität. Darüber hinaus wurden redaktionelle Änderungen erbeten.

Frage 10:

Mit welcher zeitlichen Dauer der auf die Grundlagenuntersuchung folgenden Planungsphasen 2-9 gemäß HOAI rechnet der Senat?

Frage 11:

Wann strebt der Senat die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens an und wie lange wird dieses im Idealfall dauern?

Antwort zu 10 und 11:

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die BVG teilt hierzu mit, dass sich die Leistungsphasen 2- 8 gemäß HOAI über einen Zeitraum von 12 Jahren erstrecken. Nach dem Ende der Leistungsphase 8 schließt sich mit der Leistungsphase 9 eine Gewährleistungsphase von mindestens 4 Jahren an. Die BVG Projekt GmbH plant nach Möglichkeit die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen in 12/2027 und rechnet mit dem Planfeststellungsbeschluss in 12/2029.

Frage 12:

Welche finanziellen Mittel stehen derzeit für die Planung und Umsetzung der U8-Verlängerung zur Verfügung?

Antwort zu 12:

Die weitere Finanzierung wird derzeit festgelegt.

Frage 13:

Welche Kosten sind bislang für die Grundlagenuntersuchung und ggf. weitere Untersuchungen zur U8 angefallen?

Antwort zu 13:

Für das Vorhaben „Verlängerung der U8 ins Märkische Viertel“ sind im Jahre 2025 2.500.000 Euro aus dem Titel 0730/68253 „Zuschüsse an die BVG für die Planung von Neubauvorhaben“ verausgabt worden. Darüber hinaus wurde eine Machbarkeitsuntersuchung in 2019 in Höhe von 101.000 Euro durchgeführt.

Frage 14:

Wann soll der Spatenstich zur U8-Verlängerung durchgeführt werden und welche konkreten Arbeiten sollen damit eingeleitet werden, wenn erst zu einem späteren Zeitpunkt der Planfeststellungsbeschluss und somit erst dann Baurecht vorliegen wird?

Antwort zu 14:

Ein genauer Zeitplan liegt aktuell noch nicht vor.

Berlin, den 18.03.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt