

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Antje Kapek (GRÜNE)

vom 23. April 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. April 2026)

zum Thema:

Verlängerung der U7 nach Heerstraße Nord

und **Antwort** vom 11. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Mai 2026)

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. 19/25902
vom 23.04.2026
über Verlängerung der U7 nach Heerstraße Nord

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

Frage 1:

Welche Streckenvarianten wurden in der Grundlagenuntersuchung zur Verlängerung der U7 von Rathaus Spandau nach Heerstraße Nord untersucht (bitte tabellarisch auflisten: Variante, Streckenlänge, Streckenverlauf, vorgesehene Stationen, Zahl direkt angebundener Menschen, Nutzenbewertung, Kostenschätzung in Euro, Zahlenwerte der jeweils ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnisse, ermittelte Vorzugsvariante)?

Frage 2:

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

Frage 4:

Laut Presseberichterstattung gibt es weitere untersuchten Varianten, für die ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer als eins ermittelt wurde. Welche Varianten sind das und warum wurden diese nicht im Steckbrief des Bedarfsplans zum Entwurf des Nahverkehrsplans 2026-2028 für die Schienenanbindung der Heerstraße Nord aufgenommen?

Antwort zu 1, 2 und 4:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1, 2 und 4 gemeinsam beantwortet.

In der Grundlagenuntersuchung wurden insgesamt sechs Trassenvarianten betrachtet. Auf Basis des durchgeführten Trassenvergleichs wurde die Variante 3a als planerisch zu

bevorzugende Trasse (sogenannte Vorzugsvariante) identifiziert. Für diese Variante wurde anschließend eine vertiefte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) durchgeführt. Ergänzend wurde für die Trassenvariante 1 eine weitere NKU durchgeführt, da sie dem Verlauf gemäß Flächennutzungsplan entspräche und einen potenziellen Kompromiss aus mittlerer Erschließungswirkung und mittleren Investitionskosten darstellte.

Für die übrigen Varianten wurden keine vollständigen NKU-Kennwerte ermittelt, da sie im vorgelagerten Variantenvergleich ausschieden. Die Trassenvariante 5 wurde lediglich qualitativ als Sensitivitätsbetrachtung bewertet. Sie erfüllt nicht die primären Planungsziele einer besseren Anbindung der Wilhelmstadt und Heerstraße Nord.

Die dargestellten Kosten entsprechen den reinen Investitionskosten für die ortsfeste Infrastruktur mit dem Preisstand 2016. Dabei sind bisher noch keinerlei Risikozuschläge berücksichtigt.

| Variante | Streckenlänge | Stationen und Streckenverlauf | Anzahl direkt angebundene Menschen | Nutzen (Bewertung) | Kosten ortsfeste Infrastruktur (Preisstand 2016) | Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) |
|----------|---------------|--|------------------------------------|--|--|---|
| 1 | ca. 3.600 m | 5 Seeburger Str. Melanchthonplatz Gatower Str. Sandstr. Magistratsweg | mittlere Erschließungswirkung | vollständig berechnet | 439,1 Mio. Euro | 1,02 |
| 2 | ca. 4.000 m | 5 Seeburger Str. Földerichplatz Gatower Str. Sandstr. Magistratsweg | gute Erschließungswirkung | qualitative Bewertung im Trassenvergleich (Keine NKI-Ermittlung) | Nicht erforderlich, da keine Vorzugsvariante. | Nicht erforderlich, da keine Vorzugsvariante. |
| 3 | ca. 4260 m | 5 Seeburger Str. Pichelsdorfer Str. Gatower Str. Sandstr. Magistratsweg | höchste Erschließungswirkung | qualitative Bewertung im Trassenvergleich (Keine NKI-Ermittlung) | Nicht erforderlich, da keine Vorzugsvariante. | Nicht erforderlich, da keine Vorzugsvariante. |

| | | | | | | |
|----|-------------------|---|---------------------------------------|---|--|--|
| 3a | ca. 4260 m | 5 Seeburger Str. Pichelsdorfer Str. Gatower Str. Sandstr. Magistratsweg | höchste Erschließungs- wirkung | vollständig berechnet | 519,7 Mio. Euro | 0,79 |
| 4 | ca. 3.000 m | 4 Seeburger Str. Lutoner Str. Sandstr. Magistratsweg | geringe Erschließungs- wirkung | qualitative Bewertung im Trassenver- gleich (Keine NKI- Ermittlung) | Nicht erforder- lich, da keine Vorzugs- variante. | Nicht erforder- lich, da keine Vorzugs- variante. |
| 5 | ca. 6.000 m | Stationen nicht definiert, Führung parallel zum Brunsbüttler Damm | mittlere Erschließungs- wirkung | qualitative Bewertung im Trassenver- gleich (Keine NKI- Ermittlung) | Nicht erforderlich , da keine Vorzugs- variante. | Nicht erforderl ich, da keine Vorzugs- variante. |

Frage 3:

Welche Fahrgastnachfrage wurde bei der Durchführung der Grundlagenuntersuchung für die U7-Verlängerung angesetzt?

Antwort zu 3:

Die Fahrgastnachfrage für die Vorzugsvariante 3a läge bei ca. 42.000 Personenfahrten je Werktag im Abschnitt mit der höchsten Querschnittsbelastung der Neubaustrecke zwischen Rathaus Spandau und Seeburger Straße. Diese setzt sich wiederum aus der Verkehrsnachfrage der zuvor dort verkehrenden Buslinien und Mehrverkehr von ca. 4.300 Personenfahrten/Werktag zusammen. Die Fahrgastnachfrage der alternativen Variante 1 läge bei ca. 40.000 Personenfahrten je Werktag. Diese setzt sich aus der Verkehrsnachfrage der zuvor dort verkehrenden Buslinien und Mehrverkehr von ca. 4.500 Personenfahrten/Werktag zusammen.

Frage 5:

Welche Untersuchungen plant der Senat für die bessere ÖPNV-Anbindung von Heerstraße Nord, wann sollen diese begonnen und wann abgeschlossen werden?

Frage 6:

Welche Ziele verfolgt der Senat bezüglich der Anbindung des Gebietes Heerstraße Nord in Spandau und wie sollen diese realisiert werden?

Antwort zu 5 und 6:

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Senat wird eine Untersuchung zur verkehrlichen Wirkung von verschiedenen Verkehrsmitteln im Westraum Berlins durchführen, insbesondere die vertiefte Betrachtung der Varianten der U7. Erforderlich ist eine integrative Untersuchung, die zielführende Achsen, Korridore, Verknüpfungspunkte und Teilräume des Berliner Westens in ihrem Zusammenhang und ihrer Verknüpfung zum Gesamtverkehrsnetz Berlins betrachtet und daraus belastbare Aussagen zu Nachfrage, Verlagerung, Erreichbarkeit und Netzwirkung ableitet. Auf dieser Grundlage sollen geeignete Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündel fachlich eingeordnet und vergleichbar gemacht werden. Ziel dessen ist, insbesondere die monozentrischen Verkehrsbeziehungen mit z.T. stark überlasteten auf den Knoten Bahnhof Spandau zu entzerren und eine alternative schnelle, verlässliche Verbindung zur S-Bahn bzw. Regionalverkehr in die Berliner Innenstadt zu prüfen.

Dabei ist vorgesehen, sowohl Anbindung der Großwohnsiedlungen Rudolf-Wissell-Siedlung und Louise-Schröder-Siedlung, der Wilhelmstadt und einer potenziell landesgrenzüberschreitenden Verbindung in Kombination mit Park + Ride zu untersuchen.

Frage 7:

Aus welchem Jahr stammt die Kostenschätzung, die für die Grundlagenuntersuchung zur U7-Verlängerung nach Heerstraße Nord genutzt wurde?

Antwort zu 7:

Die NKU-relevanten Investitionen in die ortsfeste Infrastruktur wurden der Machbarkeitsstudie „Verlängerung der U-Bahnlinie von Rathaus Spandau bis Magistratsweg (Heerstraße Nord)“ entnommen. Diese wurde im Oktober 2020 von der BVG im Auftrag der damaligen Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz erstellt. Die in der Machbarkeitsstudie hinterlegten Investitionen wurden einer Plausibilitätsprüfung unterzogen und gemäß aktueller Preisentwicklungen nach Rücksprache mit der BVG angepasst.

Frage 8:

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

Antwort zu 8:

Es wird auf die Antwort zur Frage 5 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/25367 verwiesen.

Frage 9:

Welche Ergebnisse hat der durchgeführte Verkehrsmittelvergleich bei der Grundlagenuntersuchung zur besseren Anbindung der Heerstraße Nord/Verlängerung U7 erbracht? (Bitte dabei die Ergebnisse aus den Perspektiven Fahrgast, Betrieb, Kommune detailliert darstellen)

Antwort zu 9:

Mit Ausnahme der S-Bahn schneiden alle Verkehrsmittel gut bis sehr gut ab und haben das Potential, das ÖV-Angebot zu verbessern.

In der Sichtweise Fahrgast weisen bis auf die S-Bahn alle Verkehrsmittel ähnliche gute Ergebnisse auf. Die U-Bahn liegt mit sieben Punkte leicht vor den beiden untersuchten Straßenbahnvarianten (jeweils sechs Punkte) und vor der Seilbahn mit fünf Punkten.

Die U-Bahn-Variante weist auch in der Sichtweise des Betriebs das beste Ergebnis auf (vier Punkte). Die Straßenbahnvariante über die Pichelsdorfer Straße (drei Punkte), die Straßenbahnvariante über die Seeburger Straße und die Seilbahn (beide zwei Punkte) folgen dahinter. Die S-Bahn landet in diesem Kriterium im negativen Bereich (minus zwei Punkte).

Straßenbahn und U-Bahn haben in der Sichtweise Kommune eine signifikant bessere Bewertung als die Seilbahn, vor allem aber eine deutlich bessere Bewertung als die S-Bahn. Mit sechs Punkten erreicht die Straßenbahnvariante über die Pichelsdorfer Straße das beste Ergebnis, dicht gefolgt von der Straßenbahn über die Seeburger Straße und der U-Bahn-Variante (beide fünf Punkte).

U- und Seilbahn schneiden im Bereich Allgemeinheit sehr gut ab (beide sechs Punkte). Die Straßenbahnvarianten landen bei drei bzw. zwei Punkten und die S-Bahn erreicht einen Punkt. Die U-Bahn-Variante erzielt die höchste Punktesumme über alle Sichtweisen. Sie erreicht zudem bei den Bewertungen aus Sicht des Fahrgastes, aus Sicht des Betriebs und aus Sicht der Allgemeinheit jeweils die höchste Punktzahl. Lediglich die Straßenbahnvariante über die

Pichelsdorfer Straße weist bei der Sichtweise Kommune eine etwas höhere Punktzahl auf. Die Straßenbahnvariante weist vor allem aus Sicht der Allgemeinheit deutliche Nachteile gegenüber der U-Bahn auf. Im paarweisen Vergleich ergeben sich dadurch Vorteile für die U-Bahn und sie kann als planerisch zu bevorzugendes Verkehrsmittel angesehen werden.

Berlin, den 11.05.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt