

An die

Vorsitzende des Hauptausschusses

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über

Senatskanzlei - G Sen -

2592 A

Bericht zur vorgesehenen Bewertung der U-Bahn Machbarkeitsstudien

Anlagen: (vertraulich zur Einsicht im Datenraum)

- Machbarkeitsstudie Abzweiglinie U65 zum ehemaligen Flughafen TXL (Urban Tech Republic)
- Machbarkeitsstudie Verlängerung der U-Bahnlinie U7 zum S-Bahnhof Schönefeld
- Machbarkeitsstudie Verlängerung der U-Bahnlinie U8 in das Märkische Viertel

63. Sitzung des Hauptausschusses am 13. November 2019
Sammelvorlage SenUVK – Z F 1 Fe – vom 25. Oktober 2019, Bericht 34, 35, rote Nr. 2564

66. Sitzung des Hauptausschusses am 29. November 2019
Bericht SenUVK – Z F 1 – vom 15. November 2019, rote Nr. 2592

Der Hauptausschuss hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„SenUVK
wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur Sitzung am 25.03.2020 die gesamte Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der U-Bahnlinie U8 sowie alle anderen Studien, soweit vorliegend, aufzuliefern. Warum, unter welchen Aspekten und von wem werden die Studien in der Senatsverwaltung nochmals bewertet?“

Beschlussempfehlung

Der Hauptausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Hierzu wird berichtet:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) hat Machbarkeitsstudien zu U-Bahn-Verlängerungen in Auftrag gegeben mit dem Ziel, zunächst die bauliche Machbarkeit zu beurteilen und konsolidierte Kosten zu ermitteln, bevor die Frage des volkswirtschaftlichen Nutzens betrachtet wird.

Die Vergabe erfolgte aufgrund der erforderlichen haushaltsseitigen Absicherung im DHH 2018/2019 in 2018 und wurde hinsichtlich der Abstimmungen mit Brandenburg für die Untersuchungen auf Brandenburger Gebiet in 2019 abgeschlossen. Beauftragt wurden

- die Anbindung der Urban Tech Republic (UTR) und damit ggf. die Ausfädelung der U6 (in der Machbarkeitsstudie als „U65“ bezeichnet)

- die Weiterführung der U7 bis Landesgrenze bzw. Schönefeld
- die Verlängerung der U8 ins Märkische Zentrum bzw. darüber hinaus

Aufgrund des Wunsches der Senatsverwaltung für Finanzen (SenFin), aus Sicht des Aufsichtsrats BER eine langfristige Realisierbarkeit der Anbindung des BER nicht zu verbauen und im Flächennutzungsplan absichern zu können, wurde darüber hinaus die Machbarkeitsuntersuchung für eine Verlängerung der U7 über die Stadtgrenze hinaus bis Flughafen BER beauftragt. Da es sich hierbei um Planungen auf Brandenburger Gebiet handelt, ist das Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung einbezogen worden. Mittlerweile liegt den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) eine Kostenschätzung vor, die die Grundlage für die Klärung der Finanzierung sein kann. Die BVG hat vor Ort bereits Abstimmungen zu einer möglichen Trasse geführt, so dass in der Gemeinde ein Plan mit einer derzeit denkbaren Führung vorliegt. Dies zu verifizieren, obliegt der noch ausstehenden Machbarkeitsstudie (zwischen Bahnhof Schönefeld und BER-Terminal 1).

Es wurde verabredet, dass die Bewertung in Bezug auf eine generelle Machbarkeit erst nach Vorlage aller beauftragten (technischen) Machbarkeitsstudien erfolgt. Damit soll erreicht werden, dass eine mögliche Priorisierung und der Vorschlag zum weiteren Vorgehen erst nach Kenntnis aller Ergebnisse erfolgt. Diesem abgestimmten Vorgehen folgt die SenUVK weiterhin.

Beauftragt sind derzeit technische Machbarkeitsuntersuchungen zu U-Bahn-Neubaustrecken. Das bedeutet, dass die BVG prüft bzw. geprüft hat, ob die baulichen Voraussetzungen gegeben sind, um hier U-Bahn-Verlängerungen vorzusehen. Es sollte die Möglichkeit der baulichen Umsetzung hinsichtlich

- eines Trassierungsvorschlages,
- einer Einbindung in den Bestand und
- der Flächenverfügbarkeit sowie der Bodenbeschaffenheit

nachgewiesen werden. Dabei sollten Erschwernisse, welche bei der Umsetzung zu berücksichtigen wären, aufgezeigt werden. Weiterhin ist die konkrete Lage der Verkehrshalte einschließlich Zugangsbauwerken festzulegen und die bauliche Realisierbarkeit nachzuweisen. Die möglichen anzuwendenden Bauverfahren und die entstehenden Baukosten sowie die voraussichtliche Bauzeit waren ebenfalls zu untersuchen. Auswirkungen der Bauarbeiten auf Anwohnerinnen und Anwohner sowie örtliche Gewebetreibende und die Auswirkungen auf den Fuß-, Rad und Kraftfahrzeugverkehr waren zu beschreiben.

Die jetzt vorliegenden Untersuchungen beinhalten Aussagen zu Bauverfahren, technischen Herausforderungen und Kosten für verschiedene Varianten der jeweiligen Streckenverlängerungen. Folgende Untersuchungen liegen aktuell vor:

Linie	U6-Ausfädelung	U7	U8
Abschnitt	Kurt-Schumacher-Platz – UTR	Rudow – Landesgrenze bzw. Bahnhof Schönefeld	Wittenau – Märkisches Viertel
Streckenlänge	Je nach Variante 2,9 bis 3,6 km	3,3 km	Je nach Variante 0,8 bis 2,2 km
Ermittelte Baukosten	Je nach Variante 275 bis 607 Mio. €	Je nach Variante 273 bis 306 Mio. €	Je nach Variante 112 bis 386 Mio. €

Der zweite Teil der U7-Studie, die für die Trassensicherung bis zum BER-Terminal 1 dienen sollte, ist für März/April 2020 avisiert.

Für den formalen Projektabschluss und für Empfehlungen zu weiteren Schritten ist eine Sichtung und Abnahme der Studien seitens SenUVK, Abteilung Verkehr, notwendig. Hierbei handelt es sich zunächst um die für den Projektabschluss mit der BVG notwendige formale Prüfung der übergebenen Unterlagen.

Darauf aufbauend sollen die in den Studien getroffenen Aussagen zu Varianten und Kosten für eine politische Bewertung zusammengestellt und ergänzt werden, um zur Einschätzung zur gesamtstädtischen Wirkung der einzelnen Varianten sowie zur Eignung der verschiedenen Varianten für weitere Verlängerung und Angebotsausweitungen unter Einbeziehung von Einschränkungen während der Bauphase u. ä. eine vollständige Entscheidungsgrundlage zu haben.

Eine Priorisierung der Maßnahmen untereinander war verabredet nach Vorliegen aller Studien.

Mit den Untersuchungen würde zunächst die Frage der baulichen Machbarkeit beantwortet werden können. Vor einer Weiterverfolgung einer Maßnahme bestünde der nächste Schritt in der Erarbeitung des Nachweises des volkswirtschaftlichen Nutzens. Wenn Berlin hierfür Bundesmittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz/Folgeprogramm in Anspruch nehmen wollte, müsste dies nach der Methode der Standardisierten Bewertung erfolgen. Mit diesem Nachweis könnte die Umsetzung einer U-Bahn-Maßnahme beschlossen und in die Infrastruktur-Planung aufgenommen werden. Der Senat hatte deutlich gemacht, dass diese Arbeiten nicht zu Lasten der Straßenbahnplanungen gehen sollen, sodass aus einer Entscheidung für die Weiterführung einer U-Bahn-Planung auch strukturell und personell die Voraussetzungen geschaffen werden müssten.

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz