

Gemeinsamer einstimmiger Beschluss des AK Verkehr der SPD Brandenburg und des Fachausschusses Mobilität der SPD Berlin am 19.01.2022

Die beiden Fachausschüsse stellen fest:

1. Die Verlängerung der U7 von Rudow zum Flughafen BER kann nur in gemeinsamer Verantwortung durch das Land Berlin und den Landkreis Dahme-Spreewald als gesetzlich zuständigem ÖPNV-Aufgabenträger behandelt werden.
2. Das Projekt steht in erheblicher Konkurrenz zu den Schienenprojekten des i2030- Programms in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (und damit investiven Landesmitteln, Mittel für Verkehrsbestellung und Unterhalt, GVFG- Bundesmitteln, Planungs-, Bau- und Genehmigungsressourcen bei Behörden und Unternehmen).
3. Die schon jetzt attraktive Schienenanbindung des Flughafen BER nach Berlin und Brandenburg wird sich 2025 durch die Inbetriebnahme der Dresdner Bahn nochmals erheblich verbessern. 13 Zugabfahrten pro Stunde mit S- und Regionalbahn verbinden dann Berlin und den BER, u.a. die S45 nach Neukölln und der neue Flughafen-Express direkt in die Innenstadt, mit Fahrzeiten von ca. 20-25 Minuten.
4. Nur für eine verbesserte ÖPNV-Anbindung der Wohngebiete im südlichen Neukölln und Schönefeld sowie der geplanten Gewerbegebiete östlich des BER-Terminals 1 - 2 ist die Gesamtstrecke mit mindestens 1 Mrd. Euro Baukosten nicht angemessen.

Die sozialdemokratischen Mitglieder beider Landesregierungen und die SPD-Fraktionen im Landtag Brandenburg und im Abgeordnetenhaus von Berlin sollen daher darauf hinwirken, dass

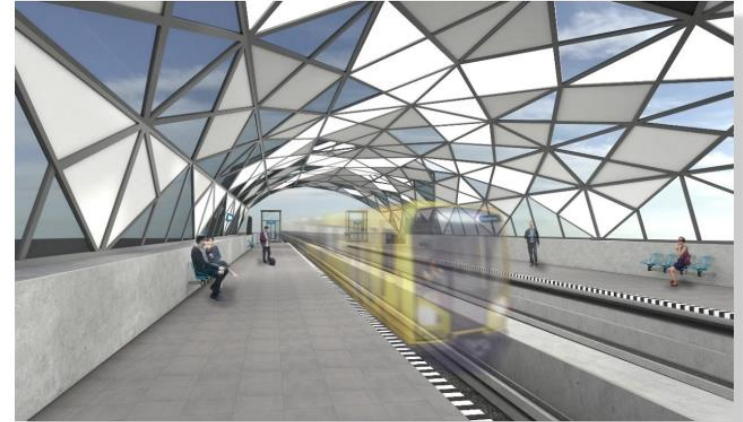
1. die im Berliner Koalitionsvertrag vereinbarte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für die U7 vorerst in Form einer vereinfachten standardisierten Bewertung erfolgt, um eine grundsätzliche Förderwürdigkeit abschätzen zu können;
2. beim Bund zunächst nur Projekte aus dem von beiden Landesregierungen getragenen i2030-Programm mit deutlich höherem verkehrlichen Nutzen angemeldet und dafür entsprechende vertiefende Planungen beauftragt und finanziert werden;
3. für das Flughafenumfeld gemeinsam mit dem Landkreis Dahme-Spreewald, dem Bezirk Neukölln und den Anliegergemeinden ein stufenweises attraktives ÖPNV-Konzept mit Bus und Straßenbahn umgesetzt wird, das die notwendige Feinerschließung sicherstellt und eine Trassenfreihaltung für die U7 gewährleistet.

U-Bahn zum Flughafen BER

Positionspapier des AK Verkehr der SPD Brandenburg und des FA Mobilität der SPD Berlin
Potsdam/Berlin, Januar 2022

Bestandsaufnahme / Faktencheck

- **BVG-Machbarkeitsstudie, Juni 2020**
 - Auftraggeber: SenUVK Berlin
 - Prüfung von Bauvarianten
 - Keine verkehrliche Bewertung vorgenommen (Verkehrsprognose)
 - Streckenanteil Berlin 21% (1,8 km), Brandenburg 79% (6,7 km)



**Machbarkeitsstudie
Verlängerung der U-Bahnlinie U7
zum Flughafen BER (Terminal 1 bis 4)**

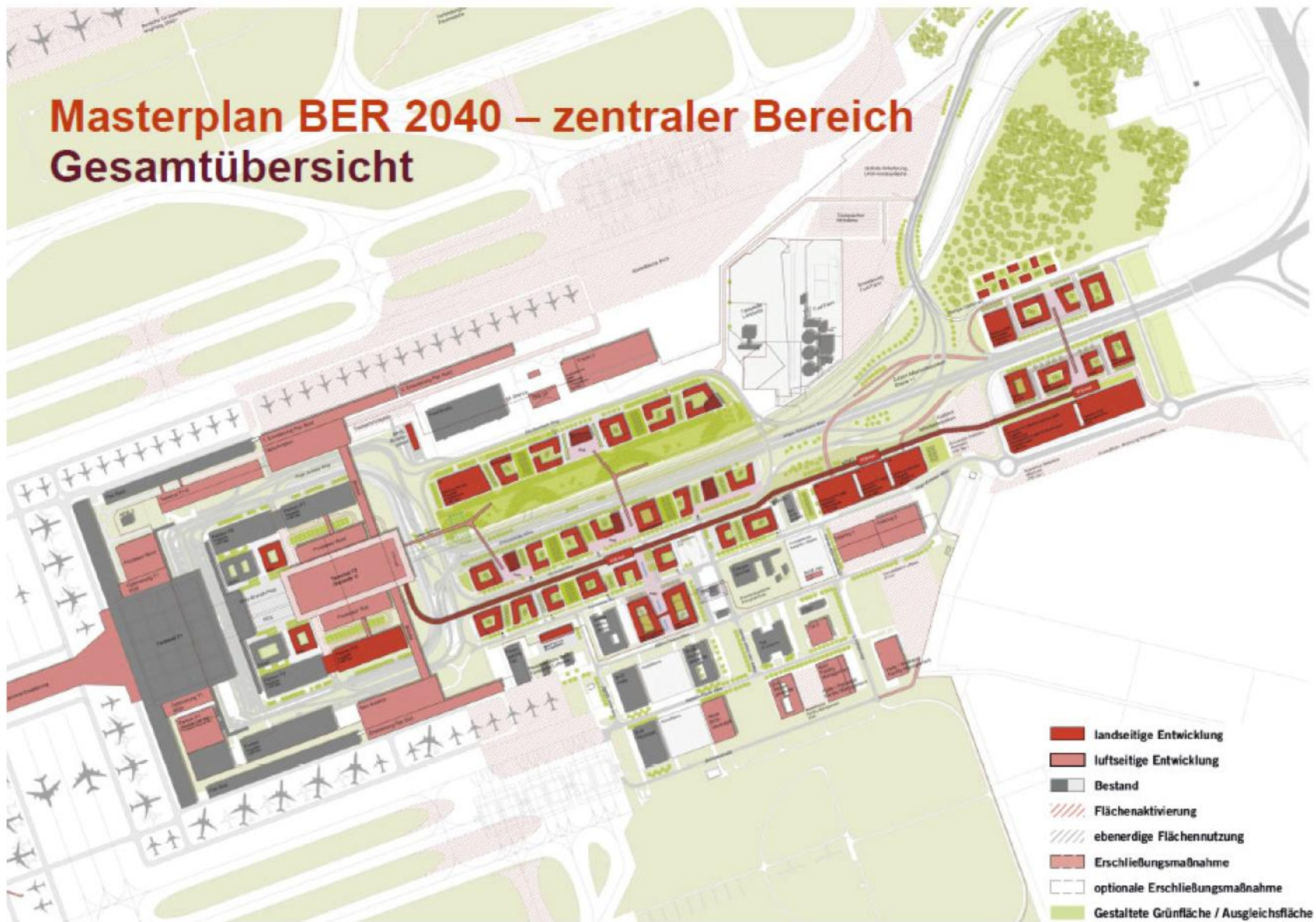
Juni 2020

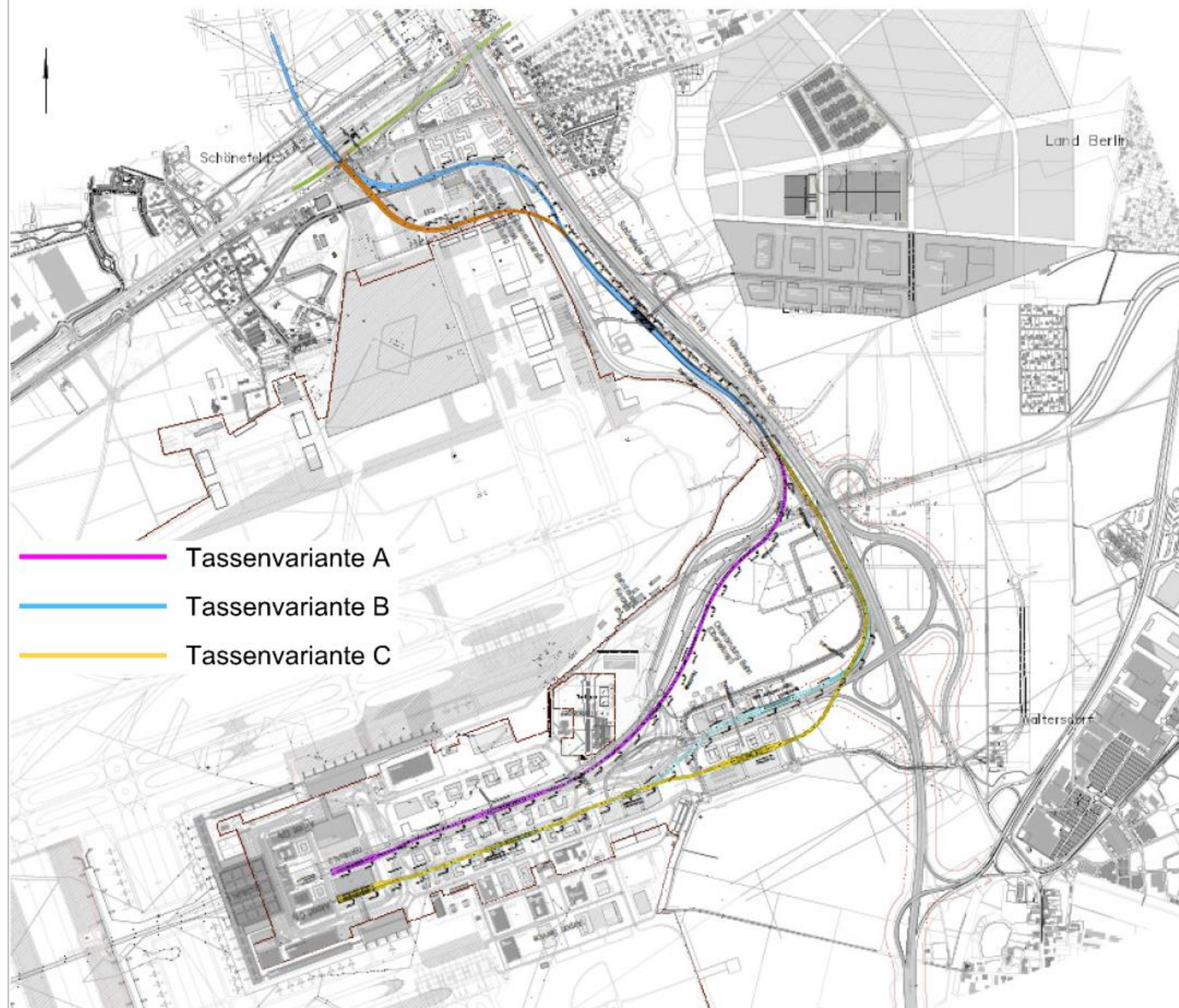


Bebauungsplanentwurf der Gemeinde Schönefeld für das Wohngebiet „Schönefeld-Nord“

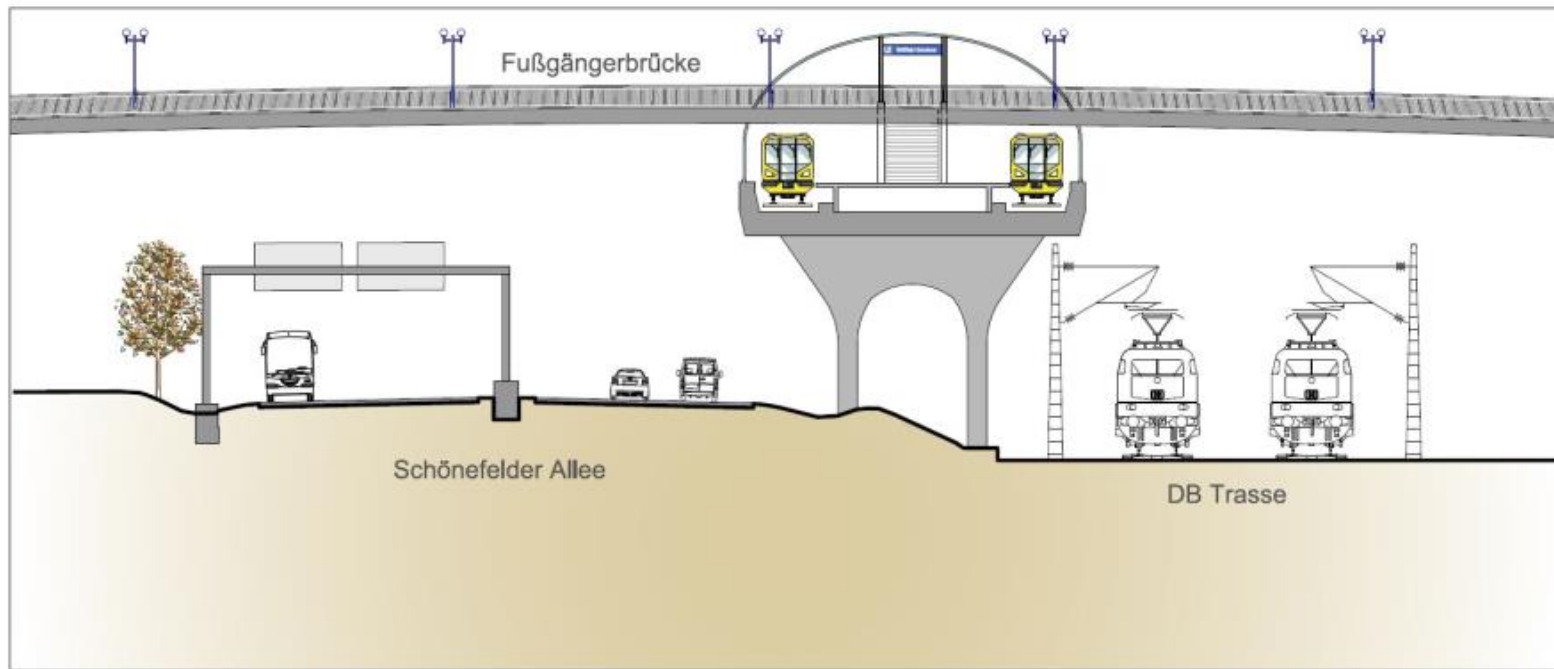


Masterplan BER 2040 – zentraler Bereich Gesamtübersicht

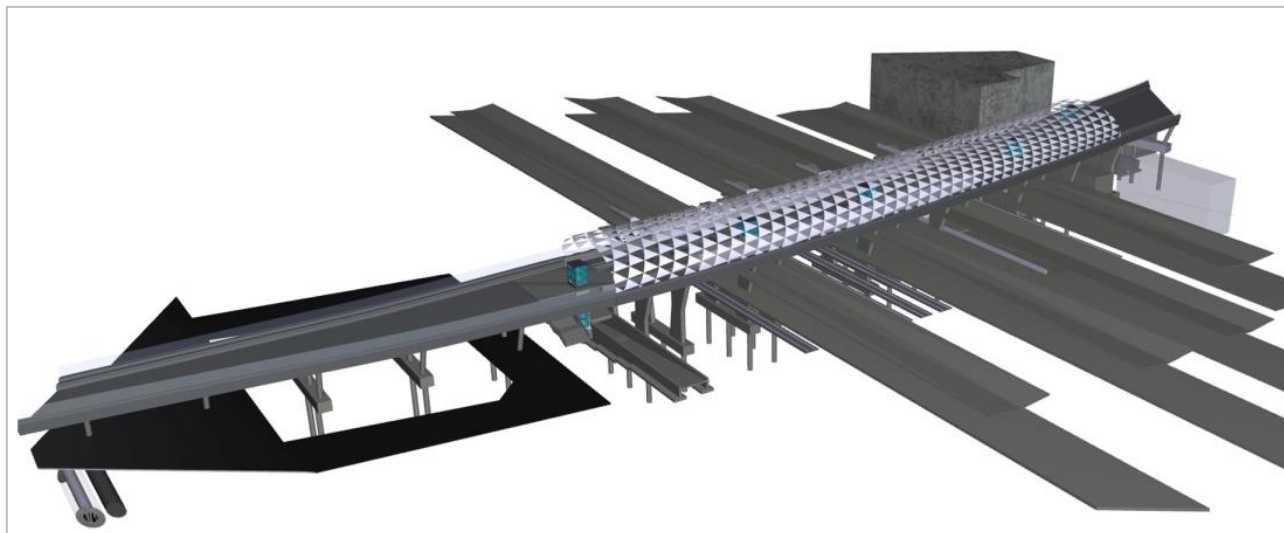




Lageplan der drei untersuchten Varianten A, B, C, zwischen Schönefelder Seen und Terminal BER



Variante A, Zwischenbahnhof Midfield Gardens in Hochlage und mit Erschließung über die Fußgängerbrücke



Oben: Skizze Bahnhof Schönefeld

■ Kosten

- Je nach Variante zwischen 672 und 799 Mio. € netto
- Gleich 800 Mio. € bis 951 Mio. € brutto
- Preisstand 2020

Variante 1A

Eckdaten:

- Länge circa 7.970 m
- 6 Bahnhöfe
- Trassenverlauf in einfacher Tieflage bzw. Hochlage

Gesamtkosten netto, circa:

672,0 Mio. €

Davon der Anteil Berlin:

156,0 Mio. €

Davon der Anteil Brandenburg:

516,0 Mio. €

Variante 1B

Eckdaten:

- Länge circa 8.560 m
- 7 Bahnhöfe
- Trassenverlauf in überwiegend einfacher Tieflage bzw. Hochlage

Gesamtkosten netto, circa:

704,0 Mio. €

Davon der Anteil Berlin:

156,0 Mio. €

Davon der Anteil Brandenburg:

548,0 Mio. €

Variante 1C

Eckdaten:

- Länge circa 8.560 m
- 6 + 2 (PTS) Bahnhöfe
- Trassenverlauf in überwiegend einfacher Tieflage bzw. Hochlage mit Kombi-betrieb U-Bahn / PTS

Gesamtkosten netto, circa

799,0 Mio. €

Davon der Anteil Berlin:

156,0 Mio. €

Davon der Anteil Brandenburg:

523,0 Mio. €

Davon der Anteil PTS:

120,0 Mio. €

Koalitionsvertrag Berlin 2021-2026



Zukunftshauptstadt Berlin.

Sozial. Ökologisch. Vielfältig. Wirtschaftsstark.

Koalitionsvertrag 2021–2026

Neue Planungen von U-Bahnen sollen vorrangig für Strecken mit Netzwirkung für das gesamte Schnellbahnnetz entstehen sowie dort, wo ein überdurchschnittlicher Zuwachs an Fahrgästen zu erwarten ist. Für folgende Strecken werden wir Nutzen-Kosten-Untersuchungen durchführen und auf Grundlage der Ergebnisse die Planungen vorantreiben: U2 nach Pankow Kirche (Ossietzkystraße), U3 nach Mexikoplatz und Anschluss zur S-Bahn, **U7 zum Flughafen „Willy Brandt“ (BER)**, U7 bis Heerstraße Nord und U8 in das Märkische Viertel. Wir beantragen Fördermittel des Bundes zur Realisierung dieser Vorhaben.

Objektiver Abgleich i2030-Projekte mit Verlängerung U7

Einordnung Projekte Bahnausbau Berlin/Brandenburg

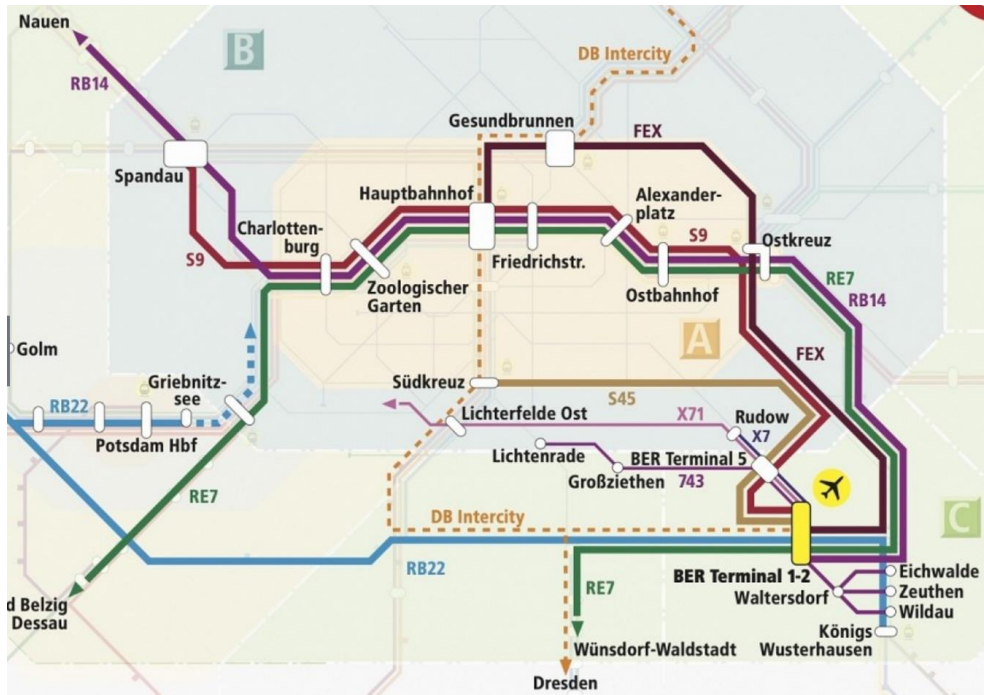
Feb 21

		verkehrliche Wirkungen					planerische Aspekte		Kosten
	Strecke/Projekt	Netzscluß überregional	Engpassbeseitigung im Schienennetz / Erfordernis zur Erhöhung der Zugfrequenz bzw. Taktfolge	erstmalige Anbindung von Gemeinden/Ortsteilen an den Schienenverkehr	erstmalige Direktverbindungen im Schienenverkehr zur Berliner Innenstadt	Netzscluß lokal	Wiederaufbau früherer Trassen	Verbesserung der bestehenden Schienenanbindung / zusätzliche Angebote	Kostengrobschätzung gering < 100 Mio. mittel 100-500 Mio. hoch > 500 Mio.
1	Wiederaufbau Stammbahn Potsdamer Platz - Zehlendorf - Griebnitzsee	ja	ja	ja, Kleinmachnow und Dreilinden	ja	nein	ja	ja	hoch
2	Ausbau Kremmener Bahn für Regio-/S-Bahn Gesundbrunnen - Velten - Neuruppin	ja	ja	nein	ja	nein	ja	ja	mittel
3	Ausbau Nordbahn Schönholz - Hohen Neuendorf für Fern-/Regio-/S-Bahn	ja	ja	nein	nein	nein	ja	ja	mittel
4	Ausbau/Elektrifizierung Ostbahn	(ja, Elektrifizierung)	ja	nein	nein	nein	ja	ja	mittel
5	Ausbau/Elektrifizierung Angermünde-Stettin	(ja, Elektrifizierung)	ja	nein	nein	nein	ja	ja	mittel
6	Ausbau Hamburger Bahn für Regio-/Fern-/S-Bahn Spandau - Nauen	nein	ja	nein	nein	nein	(ja, Planum teilweise vorbereitet)	ja	hoch
7	Ausbau Görlitzer Bahn Cottbus - Lübbenau	nein	ja	nein	nein	nein	ja	ja	mittel
8	Knotenumbau Bahnhof Königs Wusterhausen	nein	ja	nein	nein	nein	nein	nein	mittel
9	Verlängerung S25 Teltow Stadt - Stahnsdorf	nein	nein	ja, Stahnsdorf und Teltow Mitte	ja	nein	(ja, Planum war vorbereitet)	nein	gering
10	Wiederaufbau Stammstrecke Heidekrautbahn Wilhelmsruh - Basdorf	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	gering
11	Ausbau S46 Grünau - Königs Wusterhausen (Grundlage für 10-Min-Takt)	nein	nein	nein	nein	nein	nein	ja	mittel
12	Verlängerung S2 Blankenfelde-Rangsdorf	nein	nein	nein	nein	nein	nein	ja	mittel
13	Verlängerung U7 Rudow - BER	nein	nein	nein	nein	ja	nein	ja	hoch

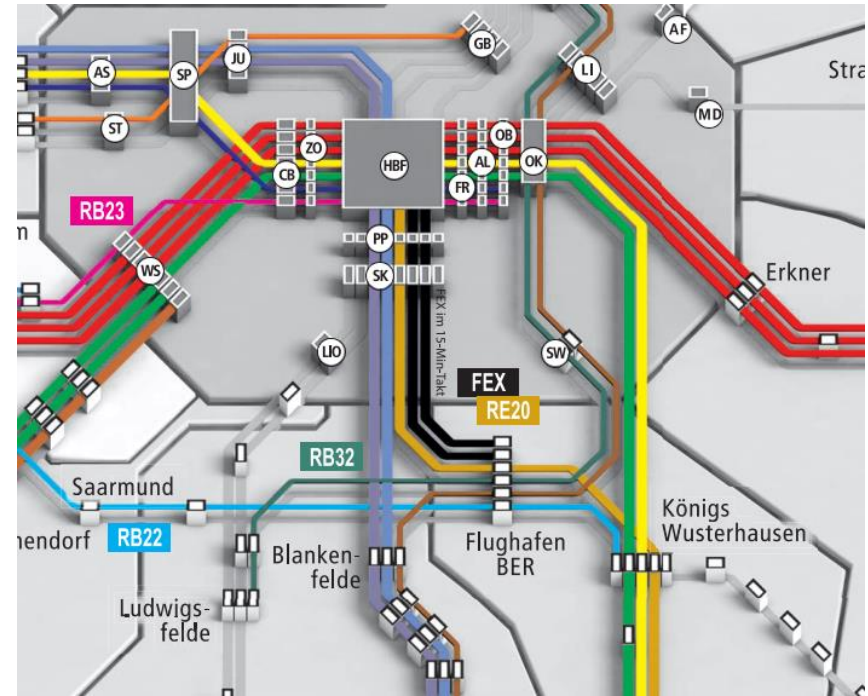
Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg, Februar 2021

- Die meisten i2030-Projekte sind Konkurrenten um GVFG-Bundesmittel sowie Ressourcen bei Planern, Genehmigungsbehörden, Baufirmen und politischem Management.
- Im Vergleich zu fast allen i2030-Projekten besitzt die U7 zum BER geringe verkehrliche Wirkungen bei hohen Bau- und Planungskosten.

Sehr gute Schienenanbindung des BER schon heute, noch besser ab 2025!



BER-Anbindung heute



Regionalverkehr ab 2025

Anfrage MdL Görke und Antwort der Landesregierung BB, Juli 2021

75. Wie bewertet die Landesregierung den Nutzen einer U7-Verlängerung für das Land Brandenburg?

zu Frage 75:

Die U7 besitzt eine wichtige Erschließungsfunktion für die wachsende Gemeinde Schönefeld und die umliegenden Gewerbegebiete im Flughafenumfeld und stellt damit eine wesentliche Ergänzung des Nahverkehrsangebotes dar.

76. Welche Auswirkungen hat eine (Teil-) Finanzierung dieses Projekts auf andere Vorhaben zum Ausbau des SPNV/ÖPNV im Land Brandenburg?

zu Frage 76:

Es gibt bisher keine Finanzierungsentscheidung zur U7.

77. Wo läge die Aufgabenträgerschaft für die Verlängerungsstrecke der U7 im Land Brandenburg?

zu Frage 77:

Für die vom Land Berlin vorgeschlagene Verlängerung der U-Bahnlinie U7 von Berlin-Rudow über die Gemeinde Schönefeld zum Flughafen BER obliegt dem Landkreis Dahme-Spreewald gemäß § 3 Abs. 3 ÖPNV-Gesetz die Aufgabenträgerschaft für den auf Brandenburger Gebiet liegenden Streckenabschnitt der U7.