

Antrag

der AfD-Fraktion

Weiterbau der U7 zum BER auf Brandenburger Territorium nur unter der verbindlichen Zusicherung der Kostenübernahme durch Berlin ermöglichen

Der Landtag stellt fest:

Die Weiterplanung der U-Bahnlinie 7 über den bisherigen Endhaltepunkt Berlin-Rudow hinaus bis zum Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) ist im Berliner Koalitionsvertrag zwischen CDU und SPD auf Seite 58 in folgender Weise festgehalten: „Wir werden die bereits begonnenen U-Bahn-Planungen zur Netzerweiterung fortsetzen: U2 bis Pankow Kirche, U3 bis Mexikoplatz (mit Anschluss zur S-Bahn), U7 zum Flughafen BER sowie bis Heerstraße Nord sowie U8 bis Märkisches Viertel.“

Ministerpräsident Dr. Woidke (SPD) wird zum potenziellen Bau wie folgt zitiert: „Bei einer positiven Nutzen-Kosten-Untersuchungen und der entsprechenden Förderung durch den Bund wollen wir gemeinsam die U7-Verlängerung nach Schönefeld bis zum nächsten Jahrzehnt realisieren“¹.

Somit scheinen die Weiterplanung und der Weiterbau der U7 bis zum Flughafen Berlin Brandenburg von Mitgliedern der Regierungsparteien beider Länder ausdrücklich gefordert und angestrebt zu sein. Eine zukünftige aktive Umsetzung beider Ziele durch die jeweiligen Regierungen scheint hiernach erwünscht.

Der Landtag möge beschließen:

Die Landesregierung wird aufgefordert, dem Weiterbau der U-Bahnlinie 7 auf Brandenburger Territorium nur zuzustimmen, wenn Berlin die vollständige Planungs- und Baukostenübernahme verbindlich zusichert. Dem Land Brandenburg bzw. dem Landkreis Dahme-Spreewald oder der Gemeinde Schönefeld potenziell zustehende, jedoch nicht von Brandenburger Seite beantragte Bundesmittel z. B. aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, die bei einer Vollkostenübernahme durch das Land Berlin eventuell nicht in die Gesamtfinanzierung einfließen können, müssen dabei ebenfalls von Berlin kompensiert werden.

¹ Vgl. <https://spd.berlin/pressemitteilung/giffey-und-woidke-zur-kuenftigen-suedlichen-verlaengerung-der-u7/>, abgerufen am 18.04.2023.

Begründung:

Berlin drängt auf den Weiterbau der U7. So berichtete bereits im Februar 2021 der *Tagespiegel*, dass die damals zuständige Senatorin Regine Günther den Bau priorisiert angehen wolle. Im selben Artikel wird auch die damalige SPD-Spitzenkandidatin zur Berliner Abgeordnetenhauswahl und spätere Regierende Bürgermeisterin Franziska Giffey mit den Worten zitiert: „Die Anbindung des Flughafens ist keine regionale Frage, sondern eine Frage nationaler Bedeutung“². Am 16. Februar 2021 berichtete der *Tagesspiegel* dann, dass der Berliner Senat beschlossen habe, die entsprechenden Nutzen-Kosten-Analysen zu beauftragen³. Bestätigt wurde diese Information zudem durch Minister Beermann in der 25. Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Landesplanung (AIL) des Brandenburger Landtages⁴.

In der 36. Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Landesplanung (AIL) führte Minister Beermann aus, dass die Gemeinde Schönefeld sowie der BER bereits sehr gut an den SPNV angebunden seien⁵. Erst die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung werde zeigen, ob die Verlängerung eine realistische und bezahlbare Option darstelle. Unter der Federführung der Berliner Senatsverwaltung für Verkehr werde jetzt die Ausschreibung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorbereitet. Nach gegenwärtigen Planungen sei Ende 2024 mit einem Ergebnis zu rechnen. Die Frage einer Kofinanzierung der Planung und des Baus des Brandenburger Streckenabschnitts der U7 durch das Land stelle sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht. Bereits in der 25. Sitzung des AIL betonte Minister Beermann, dass aus seiner Sicht der BER über die Straße und die Schiene gut angebunden und eine Verlängerung der U7 daher nicht zwingend notwendig sei. Zudem liege die Zuständigkeit für U-Bahnen gemäß Brandenburger ÖPNV-Gesetz bei den kommunalen Aufgabenträgern⁶.

Aus den zitierten Presseartikeln sowie den Protokollmitschriften der AIL-Sitzungen ist klar erkennbar, dass Berlin als treibende Kraft hinsichtlich des Weiterbaus der U7 anzusehen ist. Das Land Brandenburg hingegen sieht sich laut Minister Beermann aufgrund der Zuständigkeiten aus dem Brandenburger ÖPNV-Gesetz selbst ohnehin nicht in der Entscheidungsverantwortung und erkennt auch keine wirkliche Notwendigkeit zum Weiterbau der U7 bis zum Flughafen Berlin Brandenburg (BER). Die Berliner Tageszeitung *B.Z.* zitierte zudem Ministerpräsident Woidke, der den Weiterbau der U7 gemeinsam mit Franziska Giffey als nationales Projekt bezeichnet hatte, mit den Worten: „Das habe ich alles nicht als Ministerpräsident gesagt, sondern als SPD-Vorsitzender“⁷.

² Vgl. <https://www.tagesspiegel.de/berlin/berliner-spd-und-wirtschaft-drangen-auf-den-u-bahnausbau-4230580.html>, abgerufen am 12.04.2023.

³ Vgl. <https://www.tagesspiegel.de/berlin/berlin-stellt-weichen-fur-verlangerung-der-u7--keine-erweiterung-der-u8-und-u6-4231186.html>, abgerufen am 12.04.2023.

⁴ Vgl. Protokoll vom 13.05.2022, <https://www.parlamentsdokumentation.brandenburg.de/starweb/LBB/EL-VIS/parladoku/w7/apr/AIL/25-005.pdf>, abgerufen am 14.04.2023.

⁵ Vgl. Protokoll vom 17.03.2023, <https://www.parlamentsdokumentation.brandenburg.de/starweb/LBB/EL-VIS/parladoku/w7/apr/AIL/36-006.pdf>, abgerufen am 12.04.2023.

⁶ Vgl. Protokoll vom 13.05.2022, <https://www.parlamentsdokumentation.brandenburg.de/starweb/LBB/EL-VIS/parladoku/w7/apr/AIL/25-005.pdf>, abgerufen am 14.04.2023.

⁷ Vgl. <https://www.bz-berlin.de/berlin/neukoelln/brandenburg-will-berliner-u-bahn-bezahlen>, abgerufen am 12.04.2023.

Aus den dargelegten Gründen sowie aus den Äußerungen der öffentlich involvierten Personen lässt sich eine klare Tendenz dahingehend herleiten, dass das Interesse Brandenburgs zum Weiterbau der U7 weit nachrangig gegenüber dem Interesse Berlins ist. So ist auch der tatsächliche Nutzen, den Berlin aus dem Weiterbau ziehen kann, als wesentlich größer identifizierbar: Der Weiterbau der U7 verschafft Reisenden aus Berlin eine weitere komfortable Möglichkeit des direkten Zugangs per ÖPNV zum BER. Der Hauptanteil der Nutzer einer Verlängerung der U7 zum BER dürften Bürger Berlins sein; für Bürger Brandenburgs, des Landkreises Dahme-Spreewald und der Gemeinde Schönefeld bringt eine Verlängerung der U7 von Rudow zum BER hingegen kaum nennenswerte Vorteile.

Das regelmäßig vorgebrachte Argument, dass aufgrund des künftigen Wachstums der Gemeinde Schönefeld die dortigen Bürger von der U7 als idealem Verkehrsmittel zur Erreichung ihrer Arbeitsstellen in Berlin profitieren würden, ist tatsächlich auch im Wesentlichen ein Vorteil für Berlin, denn die zukünftige Nutzung der U7 durch Bürger der Gemeinde Schönefeld zum regelmäßigen Berufspendeln von Schönefeld nach Berlin und zurück ergibt für Berlin einen eindeutigen Nutzen aus dem verringerten PKW-Aufkommen samt allen daraus entstehenden Nachteilen für den Berliner Verkehr, wie z. B. Staus, Parkplatzsuchverkehr, Schadstoffbelastungen usw.

Eine Finanzierung des Weiterbaus der U7 über den Haltepunkt Rudow hinaus nach dem Verteilungsmaßstab „anteilige Streckenlänge = anteilige Kostenübernahme“ ist somit klar abzulehnen. Stattdessen muss die Kostentragung danach gehen, wer das Hauptinteresse und den Hauptnutzen hinsichtlich des Weiterbaus der Strecke hat. In beiden Punkten ist Berlin eindeutig zu identifizieren.