

Antrag 184/II/2018**Juso LDK****Der Landesparteitag möge beschließen:****Berliner ÖPNV weiter denken – Tram, S-Bahn UND U-Bahn ausbauen!**

1 Berlin wächst – auch im Bereich des ÖPNV. Die Nachfrage
 2 im Berliner ÖPNV nimmt seit mehr als zehn Jahren kon-
 3 stant zu. Dabei macht die Zunahme des Binnenverkehrs
 4 innerhalb des S-Bahn Rings absolut und relativ den größ-
 5 ten Teil des Wachstums aus. Außerhalb des S-Bahn Rings
 6 konnte der ÖPNV in den letzten Jahren die Nutzung sei-
 7 nes Angebots trotz steigenden Bedarfs faktisch nicht er-
 8 höhen. Wir wollen, dass das Angebot und die Nutzung des
 9 ÖPNV in der gesamten Stadt zügig wächst und an jedem
 10 Ort eine attraktive Alternative zum eigenen Auto ist. Nur
 11 so kann das Ziel einer nahezu vollständigen Dekarbonisie-
 12 rung des Verkehrssektors erreicht werden.

13

14 Eine zentrale Rolle spielt dabei der Ausbau des Straßen-
 15 bahnnetzes. Straßenbahnen fahren ruhiger, sind damit
 16 für die Fahrgäste komfortabler und haben eine deutlich
 17 höhere Kapazität als Busse. Insbesondere wenn sie bau-
 18 lich vom Autoverkehr getrennt sind, erreichen sie eine
 19 deutlich höhere Fahrtgeschwindigkeit. Im Vergleich zur
 20 U-Bahn ist der Ausbau um ein Vielfaches günstiger und
 21 schneller zu realisieren. Der Verkehrsträger Tram ist daher
 22 besonders dort gefragt, wo Buslinien an ihre Kapazitäts-
 23 grenzen stoßen und Neubaugebiete zügig an den ÖPNV
 24 angeschlossen werden müssen. Im Westteil der Stadt be-
 25 steht dabei ein besonderer Nachholbedarf.

26

27 Angesichts des massiven Wachstums der Stadt und der
 28 guten finanziellen Haushaltslage muss jedoch auch ein
 29 Ausbau des U-Bahnnetzes in Angriff genommen werden.
 30 U-Bahnen können deutlich mehr Fahrgäste transportie-
 31 ren, sind wetterunabhängig und daher besonders zuver-
 32 lässig. Im Vergleich zur Straßenbahn können mit der U-
 33 Bahn auch längere Strecken in kürzerer Zeit zurückgelegt
 34 werden. Während die im ehemaligen Westteil der Stadt
 35 gelegenen Stadtquartiere --- insbesondere in zentralen
 36 Lagen – bereits gut an das U-Bahnnetz angebunden sind,
 37 sind die östlichen Bezirke teilweise nur schlecht oder gar
 38 nicht versorgt. Nur etwa ein Viertel der momentan 192
 39 Stationen befinden sich im ehemaligen Ostteil der Stadt.
 40 Wer will, dass auch weite Strecken zügig absolviert wer-
 41 den können und der ÖPNV auch in den Außenbezirken ei-
 42 ne attraktive Alternative zum eigenen Auto ist, muss ne-
 43 ben dem Straßenbahn- und S-Bahn- auch das U-Bahnnetz
 44 ausbauen. Außerhalb der dicht bebauten Stadtmitte mit
 45 ihrer geologisch schwierigen Ausgangssituation besteht
 46 das Potential U-Bahnbauten kostengünstiger zu realisie-
 47 ren, als es bei der U5 Unter den Linden der Fall ist. Auch
 48 die S-Bahn muss weiterhin ein wichtiges Verkehrsmittel

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)**

Berlin wächst – auch im Bereich des ÖPNV. Die Nachfrage
 im Berliner ÖPNV nimmt seit mehr als zehn Jahren kon-
 stant zu. Dabei macht die Zunahme des Binnenverkehrs
 innerhalb des S-Bahn Rings absolut und relativ den größ-
 ten Teil des Wachstums aus. Außerhalb des S-Bahn Rings
 konnte der ÖPNV in den letzten Jahren die Nutzung sei-
 nes Angebots trotz steigenden Bedarfs faktisch nicht er-
 höhen. Wir wollen, dass das Angebot und die Nutzung des
 ÖPNV in der gesamten Stadt zügig wächst und an jedem
 Ort eine attraktive Alternative zum eigenen Auto ist. Nur
 so kann das Ziel einer nahezu vollständigen Dekarbonisie-
 rung des Verkehrssektors erreicht werden.

Eine zentrale Rolle spielt dabei der Ausbau des Straßen-
 bahnnetzes. Straßenbahnen fahren ruhiger, sind damit
 für die Fahrgäste komfortabler und haben eine deutlich
 höhere Kapazität als Busse. Insbesondere wenn sie bau-
 lich vom Autoverkehr getrennt sind, erreichen sie eine
 deutlich höhere Fahrtgeschwindigkeit. Im Vergleich zur
 U-Bahn ist der Ausbau um ein Vielfaches günstiger und
 schneller zu realisieren. Der Verkehrsträger Tram ist daher
 besonders dort gefragt, wo Buslinien an ihre Kapazitäts-
 grenzen stoßen und Neubaugebiete zügig an den ÖPNV
 angeschlossen werden müssen. Im Westteil der Stadt be-
 steht dabei ein besonderer Nachholbedarf.

Angesichts des massiven Wachstums der Stadt und der
 guten finanziellen Haushaltslage muss jedoch auch ein
 Ausbau des U-Bahnnetzes in Angriff genommen werden.
 U-Bahnen können deutlich mehr Fahrgäste transportie-
 ren, sind wetterunabhängig und daher besonders zuver-
 lässig. Im Vergleich zur Straßenbahn können mit der U-
 Bahn auch längere Strecken in kürzerer Zeit zurückgelegt
 werden. Während die im ehemaligen Westteil der Stadt
 gelegenen Stadtquartiere --- insbesondere in zentralen
 Lagen – bereits gut an das U-Bahnnetz angebunden sind,
 sind die östlichen Bezirke teilweise nur schlecht oder gar
 nicht versorgt. Nur etwa ein Viertel der momentan 192
 Stationen befinden sich im ehemaligen Ostteil der Stadt.
 Wer will, dass auch weite Strecken zügig absolviert wer-
 den können und der ÖPNV auch in den Außenbezirken ei-
 ne attraktive Alternative zum eigenen Auto ist, muss ne-
 ben dem Straßenbahn- und S-Bahn- auch das U-Bahnnetz
 ausbauen. Außerhalb der dicht bebauten Stadtmitte mit
 ihrer geologisch schwierigen Ausgangssituation besteht
 das Potential U-Bahnbauten kostengünstiger zu realisie-
 ren, als es bei der U5 Unter den Linden der Fall ist. Auch
 die S-Bahn muss weiterhin ein wichtiges Verkehrsmittel

49 bleiben, sie ist die effektivste Möglichkeit auch Pendler*in-
 50 nen von Außerhalb, ohne Individualverkehr in die Stadt zu
 51 bringen. Dabei muss sowohl auf eine Steigerung der Qua-
 52 lität geachtet werden, aber auch auf einen weiteren Aus-
 53 bau der Strecken und Takte. Insbesondere die Wiederinbe-
 54 triebnahme von Strecken, die durch die Teilung stillgelegt
 55 wurden, sind vergleichsweise einfach umzusetzende, ers-
 56 te Maßnahmen.

57

58 Die Einwohner*innenzahlen Berlins steigen rasant. Die
 59 wirtschaftliche Entwicklung der Stadt ist äußerst positiv.
 60 Die Haushaltslage bietet die Chance auch langfristige Pro-
 61 jekte in Angriff zu nehmen.

62 **Daher fordern wir:**

- 63 • **Einen zügigen und konstanten Ausbau des Straßen-**
 64 **bahnnetzes. Buslinien mit einem hohen Fahrgast-**
 65 **aufkommen müssen mittelfristig wo möglich voll-**
 66 **ständig durch Straßenbahnen ersetzt werden, so-**
 67 **weit möglich, getrennt vom Autoverkehr. Der Wie-**
 68 **derausbau im Westteil der Stadt darf sich nicht nur**
 69 **auf die Gebiete innerhalb des S-Bahn Rings konzen-**
 70 **trieren. Für die bereits bestehenden Straßenbahn-**
 71 **linien müssen die Voraussetzungen für eine zügige**
 72 **Verdichtung des Takts geschaffen werden.**
- 73 • **Einen gleichzeitigen Ausbau des S- und U-**
 74 **Bahnnetzes. Die von der Senatsverwaltung für**
 75 **Verkehr bereits anvisierten Verlängerungen der**
 76 **U8 in das Märkische Viertel und der U6 zum ge-**
 77 **planten Stadtquartier auf dem Flughafen Tegel**
 78 **sollen realisiert werden. Auch weitere Ausba-**
 79 **maßnahmen sollen zeitnah geprüft, konkretisiert**
 80 **und umgesetzt werden. Grundlage sollen die**
 81 **im Flächennutzungsplan von 2016 enthaltenen**
 82 **Planungen sein. Neben dem Ausbau muss auch**
 83 **der Neubau von S- und U-Bahnstrecken in Angriff**
 84 **genommen werden. Die existierenden Planungen,**
 85 **etwa für U-Bahnlinien vom Hauptbahnhof nach**
 86 **Marzahn und von Potsdamer Platz nach Falkenberg**
 87 **sowie für eine S-Bahnlinie von Springfuhl nach**
 88 **Spindlersfeld sollen konkretisiert und vorangetrie-**
 89 **ben werden. Auch der komplette Neubau von Linien**
 90 **im Ostteil der Stadt muss bereits jetzt in Angriff**
 91 **genommen werden. Die existierenden Planungen**
 92 **für Strecken vom Hauptbahnhof über Landsberger**
 93 **Allee nach Marzahn sowie vom Potsdamer Platz**
 94 **über Weißensee nach Falkenberg sollen konkreti-**
 95 **siert und vorangetrieben werden. Die Anbindung**
 96 **schon bestehender, aber nicht genutzter Tunnel**
 97 **und Bahnhöfe soll geprüft und wenn möglich in das**
 98 **Netz integriert werden.**

99

100 Wir wollen die nahezu vollständige Dekarbonisierung des
 101 Verkehrssektors. Gleichzeitig wollen wir allen Menschen

bleiben, sie ist die effektivste Möglichkeit auch Pendler*in-
 nen von Außerhalb, ohne Individualverkehr in die Stadt zu
 bringen. Dabei muss sowohl auf eine Steigerung der Qua-
 lität geachtet werden, aber auch auf einen weiteren Aus-
 bau der Strecken und Takte. Insbesondere die Wiederinbe-
 triebnahme von Strecken, die durch die Teilung stillgelegt
 wurden, sind vergleichsweise einfach umzusetzende, ers-
 te Maßnahmen.

Die Einwohner*innenzahlen Berlins steigen rasant. Die
 wirtschaftliche Entwicklung der Stadt ist äußerst positiv.
 Die Haushaltslage bietet die Chance auch langfristige Pro-
 jekte in Angriff zu nehmen.

Daher fordern wir:

- **Einen zügigen und konstanten Ausbau des Straßen-**
 bahnnetzes. Buslinien mit einem hohen Fahrgast-
 aufkommen müssen mittelfristig wo möglich voll-
 ständig durch Straßenbahnen ersetzt werden, so-
 weit möglich, getrennt vom Autoverkehr. Der Wie-
 derausbau im Westteil der Stadt darf sich nicht nur
 auf die Gebiete innerhalb des S-Bahn Rings konzen-
 trieren. Für die bereits bestehenden Straßenbahnli-
 nien müssen die Voraussetzungen für eine zügige
 Verdichtung des Takts geschaffen werden.
- **Einen gleichzeitigen Ausbau des S- und U-**
 Bahnnetzes. Die von der Senatsverwaltung für
 Verkehr bereits anvisierten Verlängerungen der U8
 in das Märkische Viertel und der U6 zum geplanten
 Stadtquartier auf dem Flughafen Tegel **sowie die**
Verlängerung der U7 zum BER sollen realisiert
 werden. Auch weitere Ausbaumaßnahmen sol-
 len zeitnah geprüft, konkretisiert und umgesetzt
 werden. Grundlage sollen die im Flächennut-
 zungsplan von 2016 enthaltenen Planungen sein.
 Neben dem Ausbau muss auch der Neubau von
 S- und U-Bahnstrecken in Angriff genommen
 werden. Die existierenden Planungen, etwa für
 U-Bahnlinien vom Hauptbahnhof nach Marzahn
 und von Potsdamer Platz nach Falkenberg sowie
 für eine S-Bahnlinie von Springfuhl nach
 Spindlersfeld sollen konkretisiert und vorangetrie-
 ben werden. Auch der komplette Neubau von
 Linien im Ostteil der Stadt muss bereits jetzt
 in Angriff genommen werden. Die existierenden
 Planungen für Strecken vom Hauptbahnhof
 über Landsberger Allee nach Marzahn sowie
 vom Potsdamer Platz über Weißensee nach
 Falkenberg sollen konkretisiert und vorangetrie-
 ben werden. Die Anbindung schon bestehender,
 aber nicht genutzter Tunnel und Bahnhöfe
 soll geprüft und wenn möglich in das Netz
 integriert werden.

Wir wollen die nahezu vollständige Dekarbonisierung des

102 in unserer Stadt ein attraktives Mobilitätsangebot jen-
103 seits des Autos bieten. Um dies zu erreichen, dürfen die
104 verschiedenen Träger des ÖPNV nicht weiter gegeneinan-
105 der ausgespielt werden. Berlin braucht einen Ausbau von
106 Straßenbahnen, S-Bahnen und U-Bahnen.
107

Verkehrssektors. Gleichzeitig wollen wir allen Menschen
in unserer Stadt ein attraktives Mobilitätsangebot jen-
seits des Autos bieten. Um dies zu erreichen, dürfen die
verschiedenen Träger des ÖPNV nicht weiter gegeneinan-
der ausgespielt werden. Berlin braucht einen Ausbau von
Straßenbahnen, S-Bahnen und U-Bahnen.