

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

**Beschluss:**

Berlin wächst – auch im Bereich des ÖPNV. Die Nachfrage im Berliner ÖPNV nimmt seit mehr als zehn Jahren konstant zu. Dabei macht die Zunahme des Binnenverkehrs innerhalb des S-Bahn Rings absolut und relativ den größten Teil des Wachstums aus. Außerhalb des S-Bahn Rings konnte der ÖPNV in den letzten Jahren die Nutzung seines Angebots trotz steigenden Bedarfs faktisch nicht erhöhen. 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 Dekarbonisierung des Verkehrssektors erreicht werden.

Eine zentrale Rolle spielt dabei der Ausbau des Straßenbahnnetzes. Straßenbahnen fahren ruhiger, sind damit für die Fahrgäste komfortabler und haben eine deutlich höhere Kapazität als Busse. Insbesondere wenn sie baulich 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 Kapazitätsgrenzen stoßen und Neubaugebiete zügig an den ÖPNV angeschlossen werden müssen. Im Westteil der Stadt besteht 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 transportieren, sind wetterunabhängig und daher besonders zuverlässig. 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 werden können und der ÖPNV auch in den Außenbezirken eine attraktive Alternative zum eigenen Auto ist, muss neben 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 realisieren, als es bei der U5 Unter den Linden der Fall ist. Auch die S-Bahn muss weiterhin ein wichtiges Verkehrsmittel bleiben, sie ist die effektivste Möglichkeit auch Pendler\*innen von Außerhalb, ohne Individualverkehr in die Stadt zu bringen. Dabei muss sowohl auf eine Steigerung der Qualität geachtet werden, aber auch auf einen weiteren Ausbau der Strecken und Takte. Insbesondere die Wiederinbetriebnahme von Strecken, die durch die Teilung stillgelegt wurden, sind vergleichsweise einfach umzusetzende, erste Maßnahmen.

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

**Daher fordern wir:**

- **Einen zügigen und konstanten Ausbau des Straßenbahnnetzes. Buslinien mit einem hohen Fahrgastaufkommen müssen mittelfristig wo möglich vollständig durch Straßenbahnen ersetzt werden, soweit möglich, getrennt vom Autoverkehr. Der Wiederausbau im Westteil der Stadt darf sich nicht nur auf die Gebiete innerhalb des S-Bahn Rings konzentrieren. Für die bereits bestehenden Straßenbahnlinien 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 sollen realisiert werden. Auch weitere Ausbaumaßnahmen sollen zeitnah geprüft, konkretisiert und umgesetzt werden. Grundlage sollen die im Flächennutzungsplan 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 vorangetrieben 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 vorangetrieben 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 Verkehrssektors. Gleichzeitig wollen wir allen Menschen in unserer Stadt ein attraktives Mobilitätsangebot jenseits des Autos bieten. Um dies zu erreichen, dürfen die verschiedenen Träger des ÖPNV nicht weiter gegeneinander ausgespielt werden. Berlin braucht einen Ausbau von Straßenbahnen, S-Bahnen und U-Bahnen.

#### **Überweisen an**

AH Fraktion, Senat

#### **Stellungnahme(n)**

#### **Stellungnahme der AH-Fraktion 2020:**

Der Ausbau des schienengebundenen ÖPNV hat Priorität für die SPD-Fraktion. Der Ausbau des Straßenbahnnetzes und die hinter den in der Koalitionsvereinbarung zurückfallenden Erfolge der zuständigen Senatsverwaltung werden kritisch-konstruktiv begleitet. Für neue Straßenbahnverbindungen werden im verabschiedeten Nahverkehrsplan entsprechende Zielzeiten und Priorisierungen festgelegt.

Im Bereich des U-Bahn-Ausbaus setzt sich die SPD-Fraktion mit einem Fraktionsbeschluss und in ihrer Fraktionsresolution von 2020 dafür ein, die Planungen für die U-Bahnverlängerungen der U2 nach Pankow Kirche, der U3 nach Mexikoplatz, der U7 nach Heerstraße sowie zum BER und der U8 ins Märkische Viertel unverzüglich zu beginnen. Die Bereitstellung der Planungsmittel im Doppelhaushalt 2020/2021 hat in der Koalition keine Mehrheit gefunden. Neue Tangentialverbindungen sind im Nahverkehrsplan vorgesehen.