

Antrag 242/II/2019**KDV Neukölln****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Erledigt durch Beschlusslage (Antrag 184/II/2018) (Kein Konsens)****Ein Hauptstadtflughafen braucht eine Hauptstattanbindung! Verkehrschaos verhindern – U7 verlängern**

1 Wir fordern die sozialdemokratischen Mitglieder des Ber-
2 liner Senats und die SPD-Fraktion im Abgeordneten-
3 haus dazu auf, die Realisierung der Verlängerung der U-
4 Bahnlinie 7 von Rudow zum Flughafen BER noch in dieser
5 Legislaturperiode zu beginnen.

6

7 Begründung

8 Ein Hauptstadtflughafen braucht eine Hauptstattanbin-
9 dung. Auch die Neubaugebiete in der Gemeinde Schö-
10 nefeld benötigen eine umweltfreundliche, klimaschon-
11 de und stadtverträgliche Anbindung an Berlin. Damit ist
12 es aber noch nicht getan. Vielmehr geht es auch darum,
13 das ohne eine Verlängerung der U-Bahn-Linie 7 unweiger-
14 lich auftretende Verkehrschaos im Süden der Stadt zu ver-
15 hindern. Die vorgesehenen Shuttlebusse werden zu Stoß-
16 zeiten alle drei Minuten den U-Bahnhof Rudow, bzw. die
17 Rudower Spinne in Richtung BER verlassen. Damit ist ei-
18 ne Verstopfung des Verkehrsknotenpunktes vorprogram-
19 miert. Darüber hinaus weisen die letzten Verkehrsprogno-
20 sen darauf hin, dass beispielsweise bei einem Aufkommen
21 von 40 Millionen Passagieren jährlich der Transfer über die
22 Autobahn A 100 bzw. A 113 vom Funkturm bis zum BER
23 60 Minuten dauern wird. Faktisch kommt der Verkehr hier
24 zum Erliegen. Hier besteht die Gefahr, dass auch der Shut-
25 tlebusverkehr vom U Rudow, welcher ebenfalls die A 113
26 nutzen soll, beeinträchtigt wird und die Zuverlässigkeit
27 des Zubringerverkehrs des BER leidet. Damit würde das
28 schlechte Bild des BER um eine weitere Facette ergänzt.
29 Das gilt es vorsorglich zu vermeiden.

30

31 Der Hinweis, dass es alternativ eine S-Bahn-Anbindung
32 zum BER gibt, ist eine Fehlannahme. Schon heute nutzt
33 der überwiegende Teil der Fluggäste die U-Bahn und die
34 bestehenden Shuttlebusse, um nach Schönefeld zu gelan-
35 gen. Grund sind die längeren Fahrzeiten der S-Bahn aus
36 der Innenstadt. Das wird sich auch nach der Eröffnung des
37 BER nicht ändern.

38

39 Wie sich mittlerweile herausgestellt hat, werden weit
40 mehr Menschen als ursprünglich geplant vom und zum
41 neuen Flughafen BER fahren. Schon in wenigen Jahren
42 werden die Fluggastzahlen auf 50 Millionen prognosti-
43 ziert. Der Zubringerverkehr zum künftigen Flughafen wird
44 sich also eher erhöhen und über die jetzigen Prognosen
45 hinausgehen. Hier gilt es Vorsorge zu treffen, statt heute
46 die Probleme von morgen zu produzieren.

47 Mit der Airport-City entsteht ein urbanes Dienstleistungs-
48 zentrum, das Tausende Besucher anziehen und für ebenso

49 viele Arbeitsplatz sein wird.

50

51 Jedoch ist nicht nur die Anbindung des BER ausschlag-
52 gebend Auch stadtentwicklungspolitische Herausforde-
53 rungen sind zu betrachten. In der Gemeinde Schönefeld
54 entsteht gerade Wohnungsneubau im großen Stil. Allein
55 in Schönefeld entstehen Wohnungen für 45 000 Men-
56 schen. Diese werden natürlich nicht alle am Flughafen ar-
57 beiten, sondern berufsbedingt oder für die Freizeitgestal-
58 tung nach Berlin fahren oder pendeln. Es ist also absehbar,
59 dass mehr Menschen morgens ihren Weg in die Stadt su-
60 chen. Stadtpolitisches Ziel ist es, den Autoverkehr inner-
61 halb der Stadt zu reduzieren. Bereits heute ist die A 113
62 zum morgendlichen/feierabendlichen Verkehr zwischen
63 Stubenrauchstraße und Britzer Tunnel faktisch nicht be-
64 fahrbar. Wenn man den Verkehrskollaps verhindern und
65 es nicht billigend in Kauf nehmen will, dass sich die Blech-
66 lawinen in Richtung Innenstadt bewegen, muss die At-
67 traktivität des ÖPNV gesteigert werden. Das bedeutet,
68 dass die Menschen Alternativen zum Auto benötigen, die
69 eine genauso hohe Akzeptanz haben. Nachweislich kön-
70 nen nur Schienenverkehre diese Kriterien, insbesondere
71 das der Zuverlässigkeit, erfüllen. Und das heißt nun ein-
72 mal, mit der Verlängerung der U 7 ein gleichermaßen at-
73 traktives wie zuverlässiges und massentaugliches Ange-
74 bot für die Menschen, die in Berlin und Schönefeld leben
75 oder arbeiten, zu schaffen.

76

77 Hinzu kommt, dass auch in Neukölln und Treptow-
78 Köpenick neue Wohngebiete entstehen, deren Anbin-
79 dung an den Öffentlichen Personennahverkehr mitge-
80 dacht werden muss. Nicht zuletzt würde zudem eine Ver-
81 längerung der U 7 das Rudower Frauenviertel endlich an-
82 gemessen an den ÖPNV anschließen und eine echte Stei-
83 gerung der Lebensqualität für 4.000 Menschen bedeuten.
84 Bereits beim Bau 1996 wurde den Anwohner*innen ein
85 U-Bahnanschluss in Aussicht gestellt. Aus diesem Grund
86 wurde auch eine Trasse für einen U-Bahntunnel frei gehal-
87 ten.

88

89 Politik muss Entwicklungen verantwortungsvoll und vor-
90 ausschauend Rechnung tragen. Voraussetzung für einen
91 gut funktionierenden BER und ein attraktives Flughafen-
92 umfeld ist deren gute Erreichbarkeit. Vorausschauend be-
93 deutet in diesem Zusammenhang auch, aktive Stadt- bzw.
94 Metropolenentwicklungen durch Verkehrsinfrastruktur-
95 maßnahmen aktiv zu begleiten und zu gestalten. Nur so
96 können wir auch einen nachhaltigen Beitrag für eine kli-
97 mafreundliche Stadt leisten. Dafür müssen die Weichen
98 bereits heute gestellt werden. Für den gesamten Süden
99 und Südwesten Berlins existiert bislang keine Schienen-
100 anbindung an den vergleichsweise nah gelegenen Haupt-
101 stadtflughafen. Damit kommt der Verlängerung der U 7

102 für diese Teile Berlins und den Norden Schönefelds eine
103 zentrale Rolle zu. Durch die Verlängerung der U 7 kann
104 die Erreichbarkeit des Flughafens BER verbessert und die
105 Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs in der
106 Region erheblich gesteigert werden.

107

108 Insgesamt reicht das Interesse an einem Hauptstadtflug-
109 hafen, der auch in Zukunft mit öffentlichen Verkehrsmit-
110 teln gut und verlässlich angebunden ist, nicht nur über
111 einzelne Bezirke, sondern auch über das Land Berlin hin-
112 aus. Es betrifft weit mehr als die halbe Million Menschen,
113 die im Einzugsgebiet der U 7 als Berlins längster U-Bahn-
114 Linie wohnen. Und wie bereits ausgeführt, werden neben
115 den tausenden Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern
116 rund um den Flughafen und die Airport-City insbesondere
117 auch die Bewohnerinnen und Bewohner der angrenzen-
118 den neuen Wohngebiete darauf angewiesen sein.