

Antrag 97/I/2021**KDV Mitte****Der Landesparteitag möge beschließen:****U5 verlängern: Vorhandene Potentiale nutzen**

1 Wir fordern die sozialdemokratischen Mitglieder des Ber-
2 liner Senats und die SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus
3 dazu auf, die Planungen für eine Verlängerung der U5
4 über den Hauptbahnhof zur Turmstraße und zum Gelän-
5 de des Flughafens Tegel/der zukünftigen Urban Tech Re-
6 public (UTR) weiter zu verfolgen und darauf hin zu wirken,
7 zeitnah eine Machbarkeitsstudie zur Verlängerung bei der
8 BVG in Auftrag zu geben.

9
10 Von der Studie sollte keine Verzögerungen für die bereits
11 beschlossene Verlängerung der Tram zur Turmstraße aus-
12 gehen. Zusätzlich soll in der Studie die Vernetzung des
13 bestehenden Nahverkehrsangebots mit den zukünftigen
14 Planungen im Sinne einer Angebotsverbesserung und -
15 ausweitung geprüft werden.

16

17 Begründung

18 Auf dem Gelände des bald ehemaligen Flughafens Tegel
19 entstehen mit der Urban Tech Republic und dem neu-
20 en Wohnquartier am Kurt-Schumacher-Platz perspekti-
21 visch bis zu 20.000 neue Arbeitsplätze und Wohnungen
22 für bis zu 10.000 Menschen. Für die Verkehrserschlie-
23 ßung des Geländes existieren verschiedene Ideen (Ab-
24 zweig der U6, Tram aus Richtung Jungfernheide, Mono-
25 rail zum Siemenscampus). Ein Konsens, wie die Erschlie-
26 ßung wirtschaftlich, bedarfsgerecht und zeitnah durch-
27 zuführen ist, existiert jedoch nicht. Gleichzeitig gibt es
28 mit Moabit-West einen dichtbesiedelten Teil der Berliner
29 Innenstadt, der nur unzureichend in Ost-West-Richtung
30 durch leistungsfähige schienengebundene Nahverkehrs-
31 mittel angebunden ist (Ringbahn am Nordrand). Durch
32 die Realisierung der lange vorgesehenen Verlängerung
33 der U-Bahnlinie 5 vom Hauptbahnhof über die Turm-
34 straße, Bahnhof Jungfernheide bis zum Terminalgebäude
35 des Flughafens Tegel würde sowohl die Urban Tech Re-
36 public einen schnellen Anschluss in die Innenstadt, zum
37 Hauptbahnhof und damit auch zum Flughafen BER er-
38 halten als auch bisher nur unzureichend erschlossenen
39 Kieze in Moabit-West und Charlottenburg-Nord an das U-
40 Bahnnetz angeschlossen werden. Sowohl der interne als
41 auch der stadtteilübergreifende Verkehr würde entschei-
42 dend beschleunigt, die Turmstraße vom Durchgangsver-
43 kehr entlastet und es entstünden neue attraktive Umstei-
44 geverbindungen, die die Redundanz des Nahverkehrsnet-
45 zes zusätzlich stärken. Weiterhin tritt die U-Bahn nicht in
46 Flächenkonkurrenz mit den für die Mobilitätswende not-
47 wendigen Umbauten für die Verbesserung des Rad- und
48 Fußverkehrs.

Empfehlung der Antragskommission**Erledigt durch Koalitionsvertrag (Konsens)**

49 Eine umfassende Prüfung der alternativen Erschließungs-
50 möglichkeiten insbesondere zum Ausbau der Tram auf
51 der Turmstraße fand in der Vergangenheit nicht statt. Die
52 Untersuchung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
53 und Klimaschutz als Grundlage der Verkehrsmittelwahl
54 umfasste lediglich die Strecke vom U-Bahnhof Turmstraße
55 bis zum Bahnhof Jungfernheide. Eine weitergehende Prü-
56 fung mit einem erweiterten Untersuchungsgebiet hin-
57 sichtlich der oben erwähnten Potentiale könnte zu deut-
58 lich anderen Ergebnissen führen.

59

60 Zudem existieren an den bestehenden Bahnhöfen (und
61 zukünftigen Umsteigepunkten) Hauptbahnhof, Turmstra-
62 ße, Jungfernheide und unter dem Terminalgebäude be-
63 reits Bauvorleistungen in Form von Bahnhöfen und Tun-
64 nelabschnitten (u.a. der aufwändige Tunnelabschnitt un-
65 ter dem Westhafenkanal und der Stadtautobahn). So feh-
66 len zwischen den Stationen Turmstraße und Hauptbahn-
67 hof aufgrund der Vorleistungen nur 1,74 Km Tunnelstrecke.

68

69 Im Rahmen einer durch die BVG zu realisierenden Mach-
70 barkeitsstudie ist insbesondere zu prüfen, wie die Bau-
71 vorleistungen genutzt werden können. Im Kontext der
72 im „Entwicklungsband West“ entstehenden Wohn- und
73 Gewerbeflächen (10.000 Wohnungen in Haselhorst, Insel
74 Gartenfeld, Siemens-Campus), die sich in unmittelbarer
75 Nähe zum Gelände des Flughafens Tegel befinden, ist zu-
76 dem zu prüfen, inwieweit eine weitere Verlängerung der
77 U5 über die UTR hinaus zusätzliche Mobilitätspotentiale
78 erschließen kann.

79

80 Die Finanzierung einer solchen U-Bahn-Verlängerung ist
81 über die anteilig für das Land Berlin vorgesehenen Bun-
82 desmittel des Regionalisierungsgesetzes möglich, sodass
83 das Land Berlin nur einen vergleichsweise geringen An-
84 teil der Bau- und Ausrüstungskosten tragen müsste. Hier
85 wirkt auch zusätzlich kostenmindernd, dass insbesonde-
86 re an den aufwendigen Kreuzungsstellen bereits die o. g.
87 Bauvorleistungen existieren.