

Antrag 148/I/2023**KDV Pankow****Der Landesparteitag möge beschließen:****Berlins Infrastruktur voranbringen – bessere U-Bahnerschließung der Ostbezirke realisieren**

- 1 Die SPD-Pankow setzte sich auf Bezirks- und Landesebene
 2 ne dafür ein, der SPD-Landesverband Berlin setzt sich auf
 3 Landesebene dafür ein, dass
- 4 • der Bau der U-Bahnlinie 10 als Teil des 200-km-
 5 Plans zeitnah beginnt und zügig vorangebracht
 6 wird. Die Streckenführung kann teilweise auch als
 7 Hochbahn erfolgen. Das ikonische S-Bahn-Zeichen
 8 am S-Bahnhof Greifswalder Straße ist aus Denkmal-
 9 schutzgründen zu erhalten. Bei der Planung sind die
 10 Potentiale des fahrerlosen Betriebs sowie die Mög-
 11 lichkeiten von Expresszügen mit Überholbahnhöfen
 12 zu berücksichtigen.
 - 13 • der Bau der U-Bahnlinie 11 zeitnah realisiert wird.
 - 14 • die U-Bahnlinie U9 schnellstmöglich an den U-
 15 Bahnhof Pankow angeschlossen wird.
 - 16 • die U-Bahnlinie U2 im Pankower Norden bis zur
 17 Elisabeth-Aue verlängert wird
 - 18 • die weiteren Pläne zum Ausbau der Berliner U-Bahn
 19 und S-Bahn werden unterstützt, insbesondere mit
 20 Blick auf die bessere Anbindung der Berliner Außen-
 21 gebiete.

Begründung

22
 23
 24 Berlin braucht als wachsende Metropole eine funktionie-
 25 rende und zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur. Wie in
 26 vielen anderen Metropolen auch, kann der Schwerpunkt
 27 nur auf dem Ausbau eines modernen Nahverkehrsnetzes
 28 liegen. Schnelle Verkehrswege mit attraktiven Verbindun-
 29 gen und kurzen Fahrzeiten sind wesentlich für die wirt-
 30 schaftliche und soziale Entwicklung der Stadt. Die schnel-
 31 le Erreichbarkeit gegenwärtig nicht erschlossener Gebie-
 32 te in Berlin nimmt auch den baulichen Verdichtungsdruck
 33 vom Zentrum Berlins. Pankow ist mit 400.000 Einwoh-
 34 nern auf eine gute Anbindung an die anderen Bezirke Ber-
 35 lins angewiesen. Daher hat auch Pankow ein hohes Inter-
 36 esse an einem Ausbau des Öffentlichen Personennahver-
 37 kehrs.

38
 39
 40 Die Freie Hansestadt Hamburg baut derzeit alleine mit der
 41 U5 24 Kilometer neue U-Bahnstrecke. Weitere Linien wer-
 42 den dort ausgebaut. London baut die ÖPNV-Infrastruktur
 43 ebenfalls massiv aus. Die im vergangenen Jahr eröffne-
 44 te Elizabeth Line erschließt nicht nur die Londoner Innen-
 45 stadt, sondern bindet mit einer Gesamtlänge von 118 km
 46 auch das Umland an die Millionenmetropole an. Berlin
 47 kann sich dem Bau neuer U-Bahnstrecken und neuer S-
 48 Bahntrassen nicht weiter verschließen.

Empfehlung der Antragskommission**Erledigt bei Annahme 147/I/2023 (Konsens)****LPT I-2023 | Überweisen an: FA XI - Mobilität****FA Empfehlung: Ablehnung**

Für die Entwicklung der U-Bahn-Infrastruktur braucht es ein Gesamtkonzept für ganz Berlin. Eine Fokussierung auf einen einzelnen Bezirk ist hier nicht sinnvoll.

Das Berliner Planungssystem und die Baugesetzgebung sehen vor, dass im ersten Schritt die Maßnahmen im Berliner Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (STEP MoVe) und im Nahverkehrsplan (NVPL, ÖPNV-Bedarfsplan) verankert werden. Grundlage für diese Pläne ist eine Verkehrsprognose. Der Beschluss dieser Dokumente im Senat ist eine weitere Voraussetzung, dass im zweiten Schritt eine Machbarkeitsuntersuchung eingeleitet wird. Im dritten Schritt ist ein Standardisiertes Bewertungsverfahren notwendig (Dauer ca. 2 Jahre). Nur wenn der Nutzen-Kosten-Faktor >1 ist, darf das Projekt weiterverfolgt werden. Die weiteren "Leistungsphasen" dauern ca. 12 - 15 Jahre.

Für die Entwicklung des Gesamtkonzepts sind unterschiedliche Faktoren in Betracht zu ziehen. Die hohen Kosten für die U-Bahnen und die lange Dauer der Umsetzung genauso wie die Bedeutung wichtiger Lückenschlüsse und die Anbindung der Außenbezirke. Allgemein ist eine Automatisierung der Berliner U-Bahn voranzutreiben und politisch zu unterstützen. Zudem ist im Bereich des U-Bahn-Baus Forschung zu Standardisierung und Modularisierung zu fördern, um künftige Vorhaben kostengeringer, schneller und klimagerechter umsetzen zu können.