
Antrag

der AfD-Fraktion

Gesamtkonzept für den U-Bahnausbau bis 2030

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat stellt bis zum 30. Juni 2021 ein in sich schlüssiges Gesamtkonzept für den Ausbau des Berliner U-Bahnnetzes auf, das bis 2030 stufenweise nach Plangenehmigung bzw. erforderlicher Planfeststellung in die Realisierung geht.

Dieses Konzept berücksichtigt eine Priorisierung nach Maßgabe der verkehrlichen und baulichen Erfordernisse sowie den Ergebnissen aus den standardisierten Bewertungsverfahren.

Der bisherige Vorlauf an Untersuchungen zu einzelnen Trassen ist zu einem Gesamtkonzept zusammenzuführen.

Folgende Trassen sind hierbei in das Gesamtkonzept zu integrieren:

- Verlängerung U1 bis Adenauerplatz
- Verlängerung U1 parallel zur S-Bahn bis Ostkreuz
- Verlängerung U2 ab Pankow bis Pankow-Kirche
- Verlängerung U2 ab Rathaus Spandau bis Falkenhagener Feld
- Verlängerung U3 bis Mexikoplatz/Anbindung an die S-Bahn
- Verlängerung U3 bis Frankfurter Tor/Anbindung an die U5
- Verlängerung U5 ab Hauptbahnhof bis Turmstraße
- Verlängerung U7 über Schönefeld zum BER
- Anbindung des Geländes des Flughafens TXL bzw. der geplanten UTR durch Abzweigung von der U7 ab Jungfernheide/Halemweg, alternativ hierzu Prüfung einer Abzweigung von der U6 Kurt-Schumacher-Platz zum Flughafengelände TXL
- Verlängerung U8 über Märkisches Zentrum zum Senftenberger Ring
- Verlängerung U9 von Osloer Straße über Wollankstraße zum U-Bahnhof Pankow
- Verlängerung U9 von Rathaus Steglitz über Campus Benjamin Franklin nach S-Bhf. Lichterfelde Ost

Dem Abgeordnetenhaus ist in einem Zwischenbericht zum 31. Januar 2021 und abschließend zum 30. Juni 2021 zu berichten.

Begründung

Berlin erlebt seine zweite Gründerzeit und wächst. Zuzug und Bevölkerungszuwachs durch Geburten lassen die Stadt absehbar in den nächsten 3-5 Jahren auf 4 Millionen Einwohner anwachsen, Tendenz weiter zunehmend.

Der Senat setzt bei der BVG derzeit lediglich auf den Ausbau der Straßenbahn, und im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg sollen S-Bahn-Trassen ins Umland und Regionalbahnstrecken ertüchtigt, ausgebaut und ergänzt werden im Rahmen des Projektes i2030.

Der Senat vernachlässigt dabei in unverantwortlicher Weise das leistungsfähigste öffentliche Verkehrsmittel, das Millionenstädte überall auf der Welt zur Verfügung haben, nämlich die U-Bahn, und ihren notwendigen Ausbau durch Netzergänzung und Streckenneubau.

Lediglich ein Lückenschluss, mit dem die U5 ab Alexanderplatz an die Inselstrecke der „Kanzler“-U-Bahn U55 Hauptbahnhof - Bundestag - Brandenburger Tor anbindet, wird derzeit realisiert und voraussichtlich am 4. Dezember 2020 abgeschlossen sein.

An dieser Trasse baut Berlin derzeit seine innerstädtische U-Bahn-Planungs- und Bauexpertise auf, die, wenn es so weitergeht wie bisher, ab 2021 wieder verpuffen wird, da es kein einziges Anschlussprojekt des innerstädtischen U-Bahn-Baus in Berlin gibt. Das muss dringend geändert werden, will Berlin nicht ein weiteres Jahrzehnt verlieren und auf einem U-Bahn-Bestandsnetz sitzen bleiben, das den Anforderungen an eine immer stärker wachsende Millionenstadt nicht mehr gerecht werden kann.

Daher ist jetzt unverzüglich ein Gesamtkonzept zu erarbeiten, um möglichst nahtlos nach Eröffnung der Neubaustrecke U5 Alexanderplatz-Brandenburger Tor die nächsten U-Bahn-Netz-Erweiterungs- und -Ergänzungsprojekte angehen zu können.

Die erheblichen Investitionskosten in Höhe von geschätzt ca. 2-3 Mrd. Euro insgesamt amortisieren sich durch die erhöhte Leistungsfähigkeit eines wie im Antrag beschrieben ergänzten U-Bahnnetzes relativ rasch.

Um eine Finanzierung zu ermöglichen, müssen selbstverständlich begleitend ab Haushaltsjahr 2021 Haushaltsmittel hierfür eingestellt werden. Diese lassen sich insgesamt ausgabenneutral dadurch darstellen, dass man auf teure E-Batterie-Bus-Projekte und überflüssige Straßenbahnausbauprojekte in der Innenstadt verzichtet, und entsprechend Mittel umwidmet.

Berlin, den 15. September 2020

Pazderski Hansel Lindemann Scholtysek
und die übrigen Mitglieder der AfD-Fraktion