

Vorrangig das U-Bahn-Bestandsnetz in Berlin sichern

Linienlänge: 153,1 km (tagsüber); 142 (nachts).

Linienanzahl: 10 (tagsüber); 8 (nachts).

Infrastruktur

Personenaufzüge: 165.

Fahrtreppen: 364.

Gleisanlagen: 825 Kilometer.

U-Bahn-Kilometer: 400.

Viaduktgleise: 21 Kilometer; Tunnelgleise: 295 Kilometer.

Bahnhöfe: 173.

Stellwerke: 35.

Weichen: 1.677.

Gleichrichterwerke: 120.

Fahrzeuge

Insgesamt: 1.302 - Großprofil: 772; Kleinprofil: 530.

Fahrgastfahrten: 583 Mio. ¹

Bestand sichern!

Das Bestandsnetz der Berliner U-Bahn ist in der Substanz und technisch nicht auf dem neuesten Stand. Instandhaltung, Ertüchtigung und Modernisierung finden im Rahmen des langfristigen Sanierungsprogramms der BVG statt. Sie müssen aber viel schneller vorankommen. Davon hängt es ab, ob Züge, sobald der Fahrzeugpool wieder über mehr Fahrzeuge verfügt, im engeren Takt fahren können, um mehr Fahrgäste transportieren zu können. Nur mit einem engeren Takt ist übrigens auch die Rückspeisung von Energie möglich.

Je länger die Sanierung dauert, desto maroder wird das Bestandsnetz. Es kann nicht sein, dass eine Liniensanierung bis zu 10 Jahren dauert. Es ist dringend notwendig - ohne Beschönigungen - transparent zu machen, welche Investitionen von der BVG geplant und welche noch offen sind.

Für Instandhaltung, Ertüchtigung und Modernisierung in einem vertretbaren Zeitraum und bevor das Bestandsnetz endgültig runtergefahren ist, braucht das Land Berlin so schnell wie möglich eine belastbare Analyse und einen validen, durchfinanzierten Sanierungs- und Finanzierungsplan. Bei voraussehbaren Ausgaben dieser Größenordnung sollte auch in Betracht gezogen werden, klare Forderungen an den Bund über das hinaus zu stellen, was gegenwärtig vereinbart ist. Schließlich hat der Bund unter dem Stichwort „Kostenloser Nahverkehr“ Begehrlichkeiten geweckt hat, die von den Ländern und Kommunen allein gar nicht befriedigt werden können.

Dringend notwendige Anschaffungen/Arbeiten im Bestandsnetz

- Abschluss der Bahnstationsmodernisierungen unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes;
- Einrichten weiterer Bahnstationszugänge (bei einigen Bahnstationen gibt es immer noch bestehende, geschlossene Zugänge), bzw. Schaffen neuer Zugänge dort, wo Bahnstationen schlecht zugänglich sind;
- Modernisierung der Signal- und Sicherungstechnik;
- Stationsmodernisierung (auch als Grundlage zum sicheren Fahren dichter Takte);

¹ BVG Zahlenspiegel 2019

- Bauwerksanierungen: Tunneldecken und -wände;
- Systematischer Gleispflege (Tunnelsohle bis Schienenkopf);
- Verbesserung des Tunnelzugangssystems (siehe New York), denn in Berlin kann quasi jede/r die U-Bahn-Tunnel betreten;
- Anschaffung von Waschzügen zur Tunnelreinigung, damit der Staub gebunden wird.
- Modernes Belüftungssystem;
- Neue U-Bahn Hauptwerkstatt bis spätestens 2025;
- Moderne Kommunikationstechnik;
- Moderne Übertragungstechnik;
- Modernisierung des Fahrgastinformationssystems (Daisy ist inzwischen veraltet);
- Modernisierung der Notfallausstattung;
- Neue Fahrzeuge. Die Fahrzeugbeschaffung läuft bis 2035. Das zeigt, was in den letzten 20 Jahren versäumt worden ist. In dem Moment, in dem der Fahrzeugpool aufgefüllt ist, kann auf einem ertüchtigten und modernisierten Bestandsnetz in enger Taktung gefahren werden. Bei der angespannten Situation im ÖPNV Berlins sollte alles dafür getan werden, dass auch die Fahrzeugbeschaffung beschleunigt wird;
- Ausstattung der Fahrzeuge mit Klimaanlage. Es ist laut Experten ein Mythos, dass das wegen der engen Tunnel nicht möglich ist. Es geht wohl eher um die zusätzlichen Beschaffungs- und die damit steigenden Energiekosten (plus 20 %);
- Verbesserung der Umsteigesituationen an bestehenden Übergangsknoten zum Bus/zur Straßenbahn sowie Taktverdichtung auf Bus-Zubringerlinien (die im 10 oder 20-Minuten-Takt verkehren) in den Außenbezirken.

Tunnelbelastung

Schwerlasten auf U-Bahn-Tunnel, die vor 1930 gebaut worden sind, sind ein großes Risiko, denn sie wurden nicht für die schweren Lasten gebaut, die sie heute aushalten müssen. Deshalb ist dringend zu klären, wie lange diese Tunnel noch halten, wenn sie weiter so belastet werden.

Fazit

Um das Berliner U-Bahn-Netz als Rückgrat des ÖPNV zu erhalten und für die Zukunft fit zu machen, sind große Investitionen nötig, die nicht in länger ver- bzw. aufgeschoben werden dürfen. Im jetzigen Berliner U-Bahn-Netz „schlummern“ erhebliche Potenziale, die für die Mobilitätsbedürfnisse der Zukunft zu heben sind. Aktuell werden für die Grundinstandsetzung der U-Bahn über 60 Mio EUR pro Jahr aufgewendet, hinzu kommen ca. 20 Mio EUR für den Bau von Aufzügen. Das reicht weitem nicht!

Deshalb verbietet es sich, die Planungs- und Baukapazitäten und die Berliner Finanzen mit U-Bahn-Ausbauphantasien zu belasten. Allein ein Blick in den Berliner Haushaltsplan verrät, welche Dimensionen der U-Bahn-Neubau verschlingt: Der Neubau der gesamten U5 kostete für die kurze Strecke einschließlich Einrichtung des Shuttlebetriebes über einen Zeitraum von 25 Jahren über 700 Mio EUR. Das aktuelle Grundinstandsetzungsprogramm für große Teile des Bestandsnetzes beträgt hingegen knapp 670 Mio EUR.

Die oben genannten Punkte lassen erahnen, dass auf den Berliner Haushalt viele weitere Millionen zusätzliche Aufwendungen hinzukommen, allein, damit das bestehende Netz erhalten, auf den neuesten Stand gebracht und die vorhandenen Potenziale genutzt werden können. Und diese sind, im Gegensatz zu Neubaustrecken, zwingend notwendig!

Was nützt es, wenn es neue Strecken gibt und die alten Tunnel dorthin wegen Verfalls geschlossen werden müssen? Abgesehen von den zusätzlichen Zügen, die bei einer Netzausweitung gebraucht werden. Es wird Zeit, dass die U-Bahn-Diskussion vom Kopf auf die Füße gestellt und dazu der lösungsorientierter Dialog mit Fachleuten geführt wird, statt mit den Medien.