



Neue U-Bahn-Strecken in Berlin? ¹

In der Vereinbarung 2016 – 2021 ² hat sich die Koalition darauf verständigt, in dieser Legislaturperiode den Umweltverbund auch durch ein für Deutschland einmaliges Mobilitätsgesetz zu stärken und sich darauf zu konzentrieren, das Straßenbahnnetz³ sowie die Fahrrad-Infrastruktur auszubauen und die sichere und barrierefreie Mobilität für Zufußgehende zu gewährleisten. Zudem sollen die U55 fertiggestellt sowie die Stadt-Umland-Verbindungen – auch durch Ausbau und Taktverdichtung - gestärkt werden.

Grundsätzlich gilt, Siedlungsentwicklung und Mobilität gehören zwingend zusammen. Beide Themenfelder sind gleichwertig und bestimmen sich gleichzeitig. Konkret bedeutet das, dass Stadtentwicklung, Wohnen, Mobilität und Verkehrsinfrastruktur langfristig zu denken und zu planen sind. Dies ist in Berlin nach der Wende nicht gut geglückt, wie man an dem Missverhältnis von Angebot und Nachfrage bei Mietwohnungen, Kita- und Schulplätzen sowie verkehrlicher und wirtschaftlicher Infrastruktur erkennen kann.

Grundsätzlich könnten einzelne Strecken, in Abhängigkeit von der Siedlungsentwicklung, oder gezielte Lückenschlüsse das U-Bahn-Netz zu einem späteren Zeitpunkt ergänzen. Diese müssen allerdings

- a) zur Zielerreichung geeignet sein;
- b) einen effizienten Mitteleinsatz versprechen.

Die SPD als verantwortungsbewusste Regierungspartei hat bei all ihren Entscheidungen Nutzen und Kosten gegeneinander abzuwägen, um mit den begrenzten Finanzmitteln das beste Ergebnis für die Bürger*innen und die Stadt zu erzielen. In vielen Bereichen gibt es Verbesserungsbedarf. Dieser muss angemessen befriedigt werden und darf nicht zugunsten bzw. zulasten einzelner Bevölkerungsgruppen passieren. Dazu ist es notwendig, zur Zielerreichung immer wieder den effizienten Mitteleinsatz zu finden und herauszuarbeiten. Zudem ist zu überprüfen, ob unter anderen stadtpolitischen Voraussetzungen gefasste Beschlüsse noch der gesellschaftlichen Realität entsprechen.

Es wäre ein Fehler, in dieser Legislaturperiode wegen des gegenwärtigen Bevölkerungswachstums den Fokus bei der Verkehrsinfrastruktur auf die Erweiterung des U-Bahnnetzes zu legen, denn U-Bahnprojekte sind nur langfristig umsetzbar. Wir brauchen jedoch für Berlin/die Hauptstadtregion „hier und heute“ Lösungen. Deshalb sind vorrangig Projekte umzusetzen, die

¹ Allgemeine Quellen: Stellungnahmen Vorstand Fachausschuss Mobilität SPD BERLIN; SIGNAL 2/2017

² <https://www.berlin.de/rbmskzl/regierender-buergermeister/senat/koalitionsvereinbarung/>

³ Direkt unter der Überschrift „Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bedarfsgerecht ausbauen“ findet sich folgende Textpassage: „Die Koalition will den Ausbau der Straßenbahn vorantreiben. Unter Beteiligung der Öffentlichkeit wird sie innerhalb der nächsten fünf Jahre ein Zielnetz für den Ausbau der Straßenbahn festlegen, dieses in den STEP-Verkehr einarbeiten und im Flächennutzungsplan verankern.“

- a) so schnell wie möglich,
- b) mit vertretbarem Aufwand und c) dem höchsten Nutzen umgesetzt werden können.

Neben der Sicherung der bestehenden Infrastruktur und des Fahrzeugbestandes, der Taktverdichtung im Bestandsnetz, der „Beförderung“ einzelner Straßenbahnlinien zur Metro-Tram sowie dem notwendigen barrierefreien Ausbau des ÖPNV bis 2022 gehören dazu der im Verhältnis zur U-Bahn bereits beschlossene schnellere und wesentlich preiswertere Ausbau des Straßenbahnnetzes ⁴ und die Verbesserung des öffentlichen Angebots für Pendler*innen.

Konzentrieren sich Legislative und Exekutive in Berlin – entgegen der Koalitionsvereinbarung – gegenwärtig zu sehr auf langfristige U-Bahn-Projekte, deren Realisierung auch stets an der Bevölkerungsentwicklung auszurichten ist, um keine überflüssigen und teuren Kapazitäten zu schaffen, besteht – wie in der Vergangenheit - die Gefahr, dass sie die vielen kurz- und mittelfristig dringend notwendigen Projekte vernachlässigt und deren hohen verkehrlichen Nutzen insgesamt unterschätzt.

Deshalb sollten besonders Personalkapazitäten auf das Straßenbahnzielnetz konzentriert und dessen Ausbauprogramm ehrgeizig vorangetrieben werden, um bis zum Ende der Legislaturperiode nicht mit leeren Händen dazustehen.

Es ist bekannt, dass Tunnelbau, gerade im Berliner Untergrund, extrem teuer ist und viel Zeit erfordert. Dafür ist die Verlängerung der U5 zwischen Alexanderplatz und Hauptbahnhof ein so herausragendes wie trauriges Beispiel. Die Planungs- und Bauzeit betrug 20 Jahre. Die Kosten sind geradezu explodiert. ⁵ „Vor diesem Hintergrund war es konsequent, dass der Berliner Senat seit zwei Jahrzehnten über die U5-Verlängerung hinaus keine konkreten U-Bahn-Projekte verfolgt hat – gleich welche Parteien den Senat gebildet haben. Niemals gab es ein Votum gegen die U-Bahn, sondern es gab Entscheidungen zugunsten anderer Prioritäten.“ ⁶

Selbst wenn man ältere Kosten-Nutzen-Analysen zum Ausbau des U-Bahnnetzes für überprüfbar hält ⁷, an der Tatsache, dass der Bau von 1 Kilometer U-Bahn zehnmal teurer als 1 Kilometer Straßenbahn ist und deutlich länger dauert, kommt man nicht vorbei.

Kosten und Nutzen sind deshalb bei Alternativen unter gleichen Bedingungen sorgfältig abzuwägen.

U6 Cité Pasteur/Schumacher-Quartier/Urban Tech Republic

Die Konkretisierung der Nachfolgenutzung Tegel wird im Masterplan Berlin TXL seit 2008 vorangetrieben. Für die einzelnen Bereiche Cité Pasteur, Schumacher-Quartier und Urban Tech Republic ist der Städtebau bereits in die konkrete Bauleitplanung eingetreten. Die jetzt als mögliche Erschließung für das Flughafengelände geplante Machbarkeitsstudie, die eine Verlängerung der U6 nördlich des Kurt-Schumacher-Platzes bis zum Flughafenterminal vorsieht, kommt um viele Jahre zu spät.

Mit dem Abzweig am Kurt-Schumacher-Platz in das Schumacher-Quartier und in die „Urban Tech Republic“ ist keine Feinerschließung des Geländes möglich. Sie müsste durch zusätzlichen ÖPNV geleistet werden. Als weiterer Nachteil wird angenommen, dass mit diesem Abzweig eine Verschlechterung des Angebots zwischen Kurt-Schumacher-Platz und Alt-Tegel

⁴ Bündnis Pro Straßenbahn: Straßenbahnzielnetz 2050 für Berlin (25.10.2018)

⁵ Verlängerung der U5 droht sehr viel teurer zu werden, Berliner Zeitung vom 26.09.2018:

<https://www.berliner-zeitung.de/berlin/verkehr/u-bahn-bau-in-mitte-verlaengerung-der-u5-droht-viel-teurer-zu-werden-31348318?fbclid=IwAR2djj43952KYvqQGvzrNDYiA8ybfL9GeNYu8MUoR7JsPtdKGeam3Q8vYCW>

⁶ SIGNAL 3/2017, Seite 15

⁷ Abgeordnetenhaus-Drucksache 15/1920

zu erwarten ist.⁸ Unabhängig davon besteht die Gefahr, dass aufgrund der Machbarkeitsstudie (Verlängerung U6) der notwendige Planungsvorlauf für eine erforderliche Straßenschnellbahnerschließung aus Richtung Süden vernachlässigt wird.

U7 Spandau bzw. BER

Die Verlängerung der U2 und der U7 (beide ohnehin schon sehr lang und damit störanfällig) könnte nur und viel zu spät einen Teil des völlig überlasteten Spandauer Busnetzes entlasten.

Die Anbindung des Falkenhagener Feldes an das Straßenschnellbahnnetz vom Bahnhof Zoologischer Garten ist für die Bevölkerung viel attraktiver als die Verlängerung der U7, die nur zu einer grobmaschigen Erschließung führen und weiterhin Zubringerverkehre notwendig machen würde. Außerdem kann man die Straßenschnellbahn auch bis nach Kladow verlängern. Dazu kommt der Aufbau der Siemensbahn als S- oder Straßenschnellbahn.

Am anderen Ende der U7 würde deren Verlängerung bis zum BER-Flughafenterminal zu unverhältnismäßig hohen Baukosten führen, da die U-Bahn dort planungstechnisch gar nicht berücksichtigt worden ist. Außerdem müsste das Land Brandenburg den Teil der Strecke außerhalb von Berlin mit ca. 500 Mio € finanzieren.

Gegen eine Verlängerung der U-Bahn von Rudow bis zum Flughafen BER gibt es drei Hauptargumente:

1. Die Qualität der Verkehrserschließung

Bereits heute erfolgt die An- und Abreise zum Flughafen Schönefeld zu 60 % mit dem öffentlichen Verkehr. Die Verkehrsströme von und zum BER werden gezielt auf andere leistungsfähige schienengebundene ÖPNV-Angebote geleitet. Die entsprechenden Infrastrukturen wurden bereits errichtet oder werden gerade geplant und gebaut. So wird mit dem Flughafenexpress über die Dresdner Bahn zukünftig eine hocheffiziente und schnelle Strecke bereitgestellt. Darüber hinaus verbinden weitere Regional- und S-Bahnlinien den BER mit Berlin und der Region.

Insgesamt ist künftig von ungefähr 135.000 Fahrten pro Tag von und zum BER auszugehen. Wenn der ÖPNV-Anteil weiterhin bei 60 % verbleiben sollte, werden also ca. 81.000 Fahrten mit den Angeboten des öffentlichen Verkehrs erfolgen. Für eine Verlängerung der U7 besteht angesichts der sehr guten anderen ÖPNV-Angebote nur ein geringes Nutzungspotenzial von 15 % bzw. ca. 12.000 Fahrten. Lediglich für die Quell- und Zielverkehre auf dem Abschnitt zwischen S-Bahnhof Neukölln und Rudow ergäben sich merkliche Fahrzeitverkürzungen und eine direkte Verbindung. Der verkehrliche Mehrwert ist damit auf den südlichen Teil des Bezirks Neukölln begrenzt.

Die zu erwartenden ca. 12.000 Fahrgäste pro Tag entsprechen dem Fahrgastaufkommen von Straßenschnellbahnlagen in Randbereich Berlins. Die heutige Busverbindung zwischen Rudow und Schönefeld nutzen im Vergleich bisher täglich 6.000 Fahrgäste. Angesichts von 800 Personen fassenden U-Bahn-Zügen stellt sich somit die Frage, wie oft eine U-Bahn auf dieser Strecke fahren soll, wenn mit einem 5-Minuten-Takt in der Spitzenstunde knapp 10.000 Fahrgäste je Richtung befördert werden könnten. Entweder fahren die Züge somit weitgehend leer oder in einem unattraktiven Abstand von zehn oder mehr Minuten.

Auch die vergleichsweise dünne Besiedlung in diesem Bereich spricht klar gegen den Bau einer U-Bahn. Bei der Verlängerung ab Rudow (heutiger Endbahnhof) würde die U7 durch Einfamilienhausgebiete fahren, ohne zu halten, bevor der Bahnhof Rudow Süd eine einzelne

⁸ SIGNAL 2/2018, Seite 7

Mehrfamilienhaussiedlung erschließt. ⁹Eine Straßenbahnstrecke, die von Schöneweide über Rudow zum BER geführt werden könnte, ist eine zu prüfende kostengünstigere Alternative, die bei der zu erwartenden Nachfrage und der geringeren Besiedlungsdichte viel eher als Verkehrsmittel geeignet sein dürfte.

Vor diesem Hintergrund ist zu befürchten, dass die geringen Fahrgastgewinne der U7 überwiegend zu Lasten anderer ÖPNV-Angebote für den BER und der Flächenerschließung ausfallen dürften. Zugleich wird für die Sicherstellung der Erreichbarkeit in der Fläche weiterhin ein – wenn auch eingeschränktes – Busangebot benötigt.

2. Störanfälligkeit des Betriebes

Von jetzt Spandau nach Rudow hat die U7 eine Fahrzeit von 56 Minuten. Die U7 ist damit schon heute die längste U-Bahnlinie Berlins. Mit der Verlängerung zum BER kämen ca. 10 Minuten Fahrzeit hinzu. Allerdings ist die U7 auch die störanfälligste Linie im Netz, was sich gerade in den Hauptverkehrszeiten immer wieder negativ bemerkbar macht. Die Verlängerung wird die Störanfälligkeit voraussichtlich weiter erhöhen.

3. Kosten

Die Verlängerung der U-Bahn von Rudow bis zum BER umfasst ca. 8 km, die überwiegend in einfacher Bauweise hergestellt werden könnte. Die Anbindung an den zentralen Terminalbereich ist hingegen besonders aufwändig. Ohne diese unmittelbare Anbindung ist eine U-Bahn zum BER aber nicht sinnvoll. Der zentrale Bereich muss also erreicht werden. Dazu müsste die Strecke unter schwierigen baulichen Bedingungen von Osten über einen Tunnel mit einem Tunnelbahnhof an den Flughafen geführt werden. Dabei sind die besonders hohen Vorgaben des Brandschutzes zu beachten, die zu umfangreichen und kostenintensiven sicherheitstechnischen Auflagen führen werden. Insofern muss von normalen Baukosten in der Höhe von mindestens 100 Millionen €/km ausgegangen werden. Der Bau der Strecke würde also nicht weniger als 800 Mio. € kosten.

Fazit

Die Verlängerung der U7 von Rudow bis zum BER wäre sehr teuer und würde wenig bringen. Mit dem Flughafenexpress sowie den Regionalbahnen und den S-Bahnen werden eine enge Taktung und ein vernetztes Verkehrssystem angeboten. Soll eine Erweiterung des ÖPNV-Angebots erfolgen, sind vorrangig die Netze der Regional- und S-Bahn, z. B. mit Erhöhung der geplanten Kapazität und Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt in den Spitzenzeiten, einzuleiten. Investitionsmittel sollten besser in den Bereichen mit den höchsten Fahrgastpotenzialen eingesetzt werden. Am U-Bahnhof Rudow wäre ein barrierefreier Übergang in eine Straßenbahn nach Schönefeld und zum BER möglich. Dadurch würden die dortigen Wohngebiete gezielt an den ÖPNV angeschlossen, was mit der U-Bahn nur großflächig möglich wäre.

U8 nach Märkisches Zentrum/Senftenberger Ring

Die Erreichbarkeit des Märkischen Viertels, aber auch dessen Verknüpfung im Osten mit der Innenstadt, gilt es zwingend im ÖPNV zu verbessern. Das Argument, man habe den Bürger*innen schon seit 40 Jahren einen U-Bahn-Anschluss versprochen (U8), darf nicht dazu herhalten, eine nach dem gegenwärtigen Stand kaum nachvollziehbare, teure U-Bahn-Verlängerung zu planen und zu bauen, statt die Betroffenen von ernsthaften und attraktiven ÖPNV-Alternativen zu überzeugen.

Es gilt, pragmatisch vorzugehen und die richtigen Prioritäten für die Fahrgäste zu setzen. Zu jeder U-Bahn-Planung sollten deshalb parallel zu den gleichen Bedingungen Alternativen geprüft und untersucht werden, welche Konsequenzen auf bestehende Angebote und weitere Vorhaben sich daraus ergeben. Danach gilt es, die richtige Entscheidung in Abstimmung mit den Bürger*innen zu treffen.

⁹ SIGNAL 2/2018

Gegen die U-Verlängerung in das Märkische Viertel gibt es aus unserer Sicht zwei Hauptargumente:

1. Die Kosten

Für die U8-Verlängerung gibt es keine Kostenabschätzung, aber im günstigsten Fall müssten 1,5 km (also über 300 Mio. €) angesetzt werden. In Berlin kostet der Bau von 1 km U-Bahn mindestens 220 - 240 Mio. €. Im Verhältnis dazu: 1 Kilometer Straßenbahn kostet ca. 18 - 22 Mio €. Selbst wenn sich der Bund beteiligen würde, wäre der finanzielle Aufwand für Berlin erheblich, denn die anfallenden Wartungs-, Reparatur-, Unterhalts- und Instandhaltungskosten muss das Land alleine tragen. Wir erleben das gerade bei dem enormen Sanierungsbedarf im U-Bahnbereich wie kostenintensiv das sein kann, denn das vorhandene Straßennetz und auch die darunter liegenden U-Bahntunnel werden zusätzlich erheblich durch den Schwerlastverkehr beeinträchtigt.

2. Die Qualität der Verkehrserschließung

Das Märkische Viertel erhält auch mit den ins Auge gefassten zwei weiteren Stationen im Verlauf des Wilhelmsruher Damms bis Senftenberger Ring keine vollständige U-Bahn-Erreichbarkeit, da wesentliche Teile der Großsiedlung nicht im fußläufigen Einzugsbereich der U-Bahn-Haltestellen liegen.

Die meisten Bewohner*innen des Märkischen Viertels müssten also zunächst weiterhin mit dem Bus zum U-Bahnhof fahren. Mit der vorgesehenen Endhaltestelle hat man darüber hinaus noch keine Kehranlage, die man üblicherweise hinter einem Endbahnhof baut. Wenn man im Bahnhof kehren will, braucht man vorher eine doppelte Kreuzungsanlage. Diese müsste im Streckenstück vor dem Bahnhof in einem Bogen und in einem Schildvortriebsabschnitt errichtet werden.

Mit der Straßenbahn – und hierzu gibt es einen Vorschlag des Fachausschusses Mobilität (<http://www.spd.berlin/w/files/spd-fachausschuesse/24.02.2016-famob-positions-papier-strassenbahn.pdf>) - könnte man preiswert eine Schleife durch die Wohngebiete des Märkischen Viertels legen. Eine U-Bahn-Schleife dagegen wäre ein schwer zu rechtfertigendes Milliarden-Projekt.

Fazit

Der Aufwand für die Verlängerung der U8 steht vermutlich in keinem Verhältnis zum „Ertrag“. Das gesamte Märkische Viertel kann, wie vom Fachausschuss Mobilität vorgeschlagen, mit einem Straßenbahnring erschlossen werden. Und man kann die Strecken auch noch bis Charlottenburg und Tegel bauen. Davon hätten deutlich mehr Fahrgäste etwas, es ginge schneller, es würde Tegel aufwerten und es könnten Busse eingespart werden (Fahrzeuge und Personal). Um in diesem Zusammenhang zu einer belastbaren Aussage zu kommen, wird eine vergleichende Untersuchung für die zwei o. g. ÖPNV-Systeme empfohlen.

GESAMTFAZIT

U-Bahn-Verlängerungen allein würden u. a. mehrere Jahresraten der GVFG-Mittel binden und es könnten keine weiteren Projekte (auch keine Aufzüge usw.) mehr finanziert werden. Auch eine Beantragung für das GVFG-Bundesprogramm (das ohnehin mehrfach überzeichnet ist) stünde in direkter Konkurrenz zu dringlicheren anderen Projekten und dem von der SPD in der Mitgliederbefragung eindeutig favorisierten Ausbau des Straßennetzes.

„Im ÖPNV werden Netzerweiterungen bei der S- und U-Bahn bis 2030 und darüber hinaus nur dann vorgenommen, wenn sie nachweislich zur Beseitigung von „Flaschenhälsen“ füh-

ren und sich die Investitionen innerhalb weniger Jahre rechnen. Dagegen werden vergleichsweise preiswerte Netzergänzungen bei der Straßenbahn im Vordergrund der Investitionstätigkeiten stehen. Investitionen in die Straßenbahninfrastruktur folgen den strategischen Zielen der Stadtentwicklung. Umweltbewusste Netzerweiterungen mit modernster Technologie (z. B. Induktionstechnik statt Oberleitungen) in Innenstadtquartieren, zur Erschließung bestehender Großsiedlungen sowie neuer Stadterweiterungsgebiete, genießen dabei Priorität.“¹¹

Wegen der aktuellen verkehrlichen Situation in der wachsenden Stadt Berlin, die eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes braucht und eine Konsolidierung des Busverkehrs zwingend erforderlich macht, wäre die isolierte Förderung von U-Bahn-Projekten nicht zu verantworten.

Unabhängig davon ist es am Ende der Legislaturperiode für R2G zwingend erforderlich, Referenzprojekte für den Straßenbahnneubau zu realisieren, damit sich die Ergebnisse der gemeinsamen Mobilitäts- und Verkehrspolitik nicht auf einige wenige Verbesserungen im Radverkehr beschränken.

¹¹ SPD Berlin Fachausschuss XI Mobilität: BERLIN Mobilität 2030 plus Zukunft der Mobilität in der Hauptstadt – Positionspapier