

## **Nachhaltige ÖPNV-Infrastrukturplanung für Berlin**

In seinem einstimmigen Beschluss „Wahlprogramm 2021 - Teil Mobilität“<sup>1</sup> hat sich der Fachausschuss Mobilität am 01.10.2020 u. a. für eine Mobilitätspolitik entschieden, die einen klaren Gestaltungswillen hat, und mit der die SPD Berlin innovative Mobilitäts- und Verkehrslösungen umsetzen soll, die der Bedeutung Berlins entsprechen. Deshalb muss eine Investitionsoffensive für den ÖPNV mit dem Ziel gestartet werden, eine umweltfreundliche, bezahlbare und krisenfeste Mobilität für alle zu fördern und die Entwicklung der Einwohnerinnen- und Einwohnerzahl sowie die demografische Struktur mit einer modernen, menschenfreundlichen Mobilitätsentwicklung in Einklang zu bringen. Das umfasst die komplette Reisekette von Tür zu Tür.

**Dabei ist mit dem eingesetzten Budget für den Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur ein höchstmöglicher Nutzen zu erzielen.**

Die Planung der Siedlungsentwicklung und die Infrastrukturplanung in Berlin müssen deshalb, aufbauend auf dem Nahverkehrsplan, inhaltlich und zeitlich besser aufeinander abgestimmt werden.

Allen Bewohner\*innen Berlins sollen, als Teil des Umweltverbundes, in ihren Quartieren so schnell wie möglich attraktive ÖPNV-Verbindungen angeboten werden. Jahrelangen Verzug darf es nicht mehr geben.

Die SPD Berlin muss, gegebenenfalls auch durch Strukturreformen in der Verkehrsverwaltung, durchsetzen, dass

- die Netzplanung des ÖPNV vorausschauend und zusammen mit der Siedlungsplanung erfolgt;
- Schnellbahnsysteme insgesamt bevorzugt ausgebaut werden;
- Straßenbahnen und U-Bahnen als Netzeinheit betrachtet werden, wobei jeweils das System den Vorzug erhält, das im Rahmen der parallelen erarbeiteten „Standardisierten Bewertung“ den besten Kosten-Nutzen-Faktor besitzt.  
Dieser Faktor muss mindestens den Wert  $> 1,0$  erreichen, damit Finanzierungsmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) abrufbar sind.  
Dabei sind bauliche Machbarkeit, Verkehrswertbetrachtung und ggf. weitere bauliche und betriebliche Netzkonsequenzen und Umweltstandards notwendige Eingangsgrößen für die „Standardisierte Bewertung“ der geplanten Maßnahmen.

Der Fachausschuss Mobilität unterscheidet dabei zwischen kurz- und mittelfristigen sowie langfristigen Maßnahmen. Bei den geplanten Straßenbahnnetzerweiterungen handelt es sich, ebenso wie bei der dringend notwendigen Sanierung und Modernisierung des vorhandenen U-Bahn-Netzes, um kurz- und mittelfristige Maßnahmen. Diese sind schnell zu einem Abschluss zu bringen. Zur Finanzierung der **kurz- bis mittelfristigen** Maßnahmen sollen

- alle U-Bahn-Sanierungsprojekte unverzüglich zum GVFG-Bundesprogramm angemeldet, das bis 2025 auch Sanierungsmaßnahmen ermöglicht, sowie
- bereits geplante Straßenbahnprojekte aus dem Landeshaushalt finanziert bzw. vorfinanziert werden.

---

<sup>1</sup> Wahlprogramm 2021 – Teil Mobilität: MOBILITÄT FÜR ALLE -Berlin wird Mobilitätshauptstadt  
<https://spd.berlin/media/2020/10/FAXIMob-Beschluss-Wahlprogramm-2021-Mobilitaet-.pdf>

- Der Bau von U-Bahn-Strecken gehört wegen des hohen finanziellen Aufwands und der langen Planungs- und Bauzeiten zu den **mittel- bis langfristigen** Maßnahmen. Um diese Maßnahmen zur Finanzierung beim GVFG anmelden zu können, ist das oben beschriebene Verfahren durchzuführen.

### **Es geht nicht um eine Konkurrenz der Verkehrsmittel**

Absoluten Vorrang muss die Leistungsfähigkeit des Gesamt-ÖPNV haben. Nur wenn die SPD Berlin den Gesamt-ÖPNV im Blick behält und wertschätzt, erreicht sie eine soziale und umweltgerechte Mobilitäts- und Verkehrs- und Verkehrswende, die Mobilität für alle gewährleistet. Und das ist ihr sozialdemokratischer Auftrag.

Deshalb braucht Berlin in der Mobilitätspolitik schnelle und nachvollziehbare Schritte, die die die Bürger\*innen davon überzeugen, dass eine auch zur Erreichung der Klimaziele dringend notwendige sozial-ökologische Mobilitäts- und Verkehrs- und Verkehrs- und Verkehrswende ihnen eine attraktive Mobilität ermöglicht. Langfristige Ziele sollten im Blick behalten und gleichzeitig der schnellstmögliche Weg für eine Mobilitäts- und Verkehrs- und Verkehrs- und Verkehrswende gewählt werden.

Zu berücksichtigen ist, dass eine Untersuchung zur **baulichen Machbarkeit** eines Verkehrsmittels nur **EIN** Aspekt bei der Entscheidungsfindung für eine investive Maßnahme ist. Ihre zeitliche Realisierbarkeit, die Art der Bauweise und ihre Konsequenzen für das Umfeld (Klagerisiko) sowie die Bau-, Betriebs- und „Umwelt“-Kosten sind gleichfalls überschlägig zu ermitteln.

Ebenfalls sind das Verkehrsnetz und das zu erwartende Fahrgastaufkommen mengenmäßig zu betrachten, um so einen **künftigen Verkehrswert** der geplanten Investition zu kennen. Unabhängig davon sollten auch Netzkonsequenzen, weitere Ausbaunotwendigkeiten, die sich an anderen Stellen zwangsläufig mit einstellen, benannt werden. Außerdem sind mögliche notwendige ÖPNV-Anpassungsnetze (ergänzende Bussysteme) zumindest im Grundsatz mit zu diskutieren.

Die von der BVG bereits vorgestellten Machbarkeitsüberlegungen zu U-Bahnverlängerungen haben sich lediglich mit den Kriterien der baulichen Machbarkeit einer U-Bahn auseinandergesetzt. Das alternative Verkehrssystem Straßenbahn, Verkehrsmengenbetrachtungen, Verkehrswertabschätzungen sowie eine überschlägige volkswirtschaftliche Betrachtungsweise gibt es bisher nicht. In der weiteren Planung sind diese Arbeitsschritte (Variantenabwägung) aber **zwingend notwendig**, um in anstehenden Planfeststellungsverfahren die Planungen zu legitimieren.

Das „Haushaltsgrundsatzgesetz des Bundes und der Länder“ fordert, für alle finanzwirksamen Maßnahmen eine angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchzuführen.

Es empfiehlt sich deshalb, eine erste überschlägige Wirtschaftlichkeitsbetrachtung immer schon im Rahmen einer Machbarkeitsstudie mit zu berücksichtigen. Nur so kann eine künftige Förderfähigkeit nach dem GFVG (hier geht es in der Regel um die Übernahme von 75 % der Planungs- und Baukosten durch den Bund) frühzeitig erkannt und eine politische Weichenstellung entsprechend angepasst werden.

Unabdingbar ist:

Politische Entscheidungen müssen festgelegten fachlichen Kriterien standhalten können.