K-2-575 Berlin neu denken – eine Metropole für Mensch und Natur

Antragsteller*in: Stefan Gelbhaar (KV Berlin-Pankow)

Änderungsantrag zu K-2

Von Zeile 499 bis 500 einfügen:
Straßenbahnen fahren. Um das gewährleisten zu können, braucht die BVG neue und moderne Züge und Busse. Wir streben die Schaffung einer InfraTram-Gesellschaft zum schnelleren Ausbau der Straßenbahn an. Die ehemalige U5- und jetztige BVG-Projektgesellschaft soll dazu herangezogen und mit neuen Aufgaben betreut werden. Dabei soll das Vorantreiben des Strassenbahnausbaus im Vordergrund stehen, die Digitalisierung von U-Bahn-Strecken (autonomes Fahren), die Umsetzung von Teilprojekten der i2030-Planung (etwa Wiederinbetriebnahme der Heidekrautbahn) sowie die zügige Beantragung und Sicherung von Fördermitteln aus der Gemeindeverkehrsfinanzierung des Bundes sind ebenso relevante mögliche Aufgaben.

Begründung

Die LDK hat das so bereits einmal im November 2019 beschlossen. Die Gründe gelten heute noch:

Der Bau neuer Straßenbahnlinien zieht sich hin und muss beschleunigt werden. Die U-Bahn-Projektgesellschaft hat den Bau der U-Bahn-Linie 5 vom Alex bis zum Brandenburger Tor erfolgreich umgesetzt. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der U-Bahn-Projektgesellschaft belegen damit die Möglichkeit, in Berlin termingerecht auch komplexe Infrastrukturprojekte zu vollenden. Nach Fertigstellung ist die Projektgesellschaft zunächst mit Sanierungsaufgaben betraut worden, insbesondere um der Mitarbeiterinnenschaft in Berlin eine Perspektive zu geben und diese zu halten, ist eine Fokussierung auf den Tram-Ausbau sinnvoll. Die Projektgesellschaft könnte hier einen erheblichen Schub bringen, etwa für die Linie zur Turmstraße.

Aber auch andere Aufgaben stehen an. Mit der i2030-Planung haben Berlin und Brandenburg verschiedene Schienenprojekte vereinbart, die herzhaft voranzutreiben sind. Insbesondere die Inbetriebnahme der Heidekrautbahn, aber auch von diversen S-Bahn-Projekten.

Nachdem München und Hamburg nun jeweils mit massiver Förderung des Bundes Großprojekte im Schienenbereich umsetzen konnte, sollte nun auch Berlin hier die eigenen Interessen auf Bundesebene intensiv artikulieren, die Förderungsoptionen voll ausschöpfen.

Schließlich ist es auch denkbar, autonom fahrende U-Bahnen in Berlin (wieder) zu etablieren. Dass bestehende Strecken auf fahrerlose Systeme umgestellt werden können, hat der Umbau der U-Bahn-Linie 2 in Nürnberg erfolgreich belegt. Fahrerlose Systeme ermöglichen im Idealfall dichtere Takte als auch das Betreiben von Linien in Randzeiten.

Dies gilt vor allem vor dem Hintergrund, dass sich die jährlichen Haushaltsansätze im Bereich des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) von im Jahr 2017 genau 333 Mio EUR auf 1 Mrd. EUR erhöhen, und bis 2025 auf mind. 2 Mrd. EUR erhöhen sollen. Die Nutzung dieser Haushaltsmittel des Bundes setzt jedoch weitgediehene Planungen voraus.

Die erfolgreiche Beantragung von Mitteln für den Radschnellwege-Bau durch die Infra-Velo-GmbH zeigt, dass diese Arbeit lohnt. Insgesamt 4,4 Mio EUR konnten 2019 für einen ersten Radschnellweg im Südwesten Berlins gesichert werden. Die Gesellschaft ist als eine Ausgründung aus der GrünBerlin

GmbH zum Bau von Radverkehrsinfrastruktur ins Leben gerufen worden, und war so im Koalitionsvertrag vereinbart worden.

Unterstützer*innen

Felix Märtin (KV Berlin-Pankow); Daniela Billig (KV Berlin-Pankow); Christoph Ludwig Michael Göring (KV Berlin-Pankow); Friedemann Dau (KV Berlin-Tempelhof/Schöneberg); Julia Schneider (KV Berlin-Pankow); Helene Bond (KV Berlin-Pankow); Hans-Christian Höpcke (KV Berlin-Pankow)