

Beschluss der KDV Neukölln vom 14.09.2019

Der Landesparteitag möge beschließen:

Ein Hauptstadtflughafen braucht eine Hauptstadthanbindung! Verkehrschaos verhindern – U7 verlängern

Wir fordern die sozialdemokratischen Mitglieder des Berliner Senats und die SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus dazu auf, die Realisierung der Verlängerung der U-Bahnlinie 7 von Rudow zum Flughafen BER noch in dieser Legislaturperiode zu beginnen.



Begründung:

Ein Hauptstadtflughafen braucht eine Hauptstadthanbindung. Auch die Neubaugebiete in der Gemeinde Schönefeld benötigen eine umweltfreundliche, klimaschonende und stadtverträgliche Anbindung an Berlin. Damit ist es aber noch nicht getan. Vielmehr geht es auch darum, das ohne eine Verlängerung der U-Bahn-Linie 7 unweigerlich auftretende Verkehrschao in den Süden der Stadt zu verhindern. Die vorgesehenen Shuttlebusse werden zu Stoßzeiten alle drei Minuten den U-Bahnhof Rudow, bzw. die Rudower Spinne in Richtung BER verlassen. Damit ist eine Verstopfung des Verkehrsknotenpunktes vorprogrammiert. Darüber hinaus weisen die letzten Verkehrsprognosen darauf hin, dass beispielsweise bei einem Aufkommen von 40 Millionen Passagieren jährlich der Transfer über die Autobahn A 100 bzw. A 113 vom Funkturm bis zum BER 60 Minuten dauern wird. Faktisch kommt der Verkehr hier zum Erliegen. Hier besteht die Gefahr, dass auch der Shuttlebusverkehr vom U Rudow, welcher ebenfalls die A 113 nutzen soll, beeinträchtigt wird und die Zuverlässigkeit des Zubringerverkehrs des BER leidet. Damit würde das schlechte Bild des BER um eine weitere Facette ergänzt. Das gilt es vorsorglich zu vermeiden.

Der Hinweis, dass es alternativ eine S-Bahn-Anbindung zum BER gibt, ist eine Fehlannahme. Schon heute nutzt der überwiegende Teil der Fluggäste die U-Bahn und die bestehenden Shuttlebusse, um nach Schönefeld zu gelangen. Grund sind die längeren Fahrzeiten der S-Bahn aus der Innenstadt. Das wird sich auch nach der Eröffnung des BER nicht ändern.

Wie sich mittlerweile herausgestellt hat, werden weit mehr Menschen als ursprünglich geplant vom und zum neuen Flughafen BER fahren. Schon in wenigen Jahren werden die Fluggastzahlen auf 50 Millionen prognostiziert. Der Zubringerverkehr zum künftigen Flughafen wird sich also eher erhöhen und über die jetzigen Prognosen hinausgehen. Hier gilt es Vorsorge zu treffen, statt heute die Probleme von morgen zu produzieren.

Mit der Airport-City entsteht ein urbanes Dienstleistungszentrum, das Tausende Besucher anziehen und für ebenso viele Arbeitsplätze sein wird.

Jedoch ist nicht nur die Anbindung des BER ausschlaggebend. Auch stadtentwicklungspolitische Herausforderungen sind zu betrachten. In der Gemeinde Schönefeld entsteht gerade Wohnungsneubau im großen Stil. Allein in Schönefeld entstehen Wohnungen für 45 000 Menschen. Diese werden natürlich nicht alle am Flughafen arbeiten, sondern berufsbedingt oder für die Freizeitgestaltung nach Berlin fahren oder pendeln. Es ist also absehbar, dass mehr Menschen morgens ihren Weg in die Stadt suchen. Stadtpolitisches Ziel ist es, den Autoverkehr innerhalb der Stadt zu reduzieren. Bereits heute ist die A 113 zum morgendlichen/feierabendlichen Verkehr zwischen Stubenrauchstraße und Britzer Tunnel faktisch nicht befahrbar. Wenn man den Verkehrskollaps verhindern und es nicht billiger in Kauf

nehmen will, dass sich die Blechlawinen in Richtung Innenstadt bewegen, muss die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden. Das bedeutet, dass die Menschen Alternativen zum Auto benötigen, die eine genauso hohe Akzeptanz haben. Nachweislich können nur Schienenverkehre diese Kriterien, insbesondere das der Zuverlässigkeit, erfüllen. Und das heißt nun einmal, mit der Verlängerung der U 7 ein gleichermaßen attraktives wie zuverlässiges und masentaugliches Angebot für die Menschen, die in Berlin und Schönefeld leben oder arbeiten, zu schaffen.

Hinzu kommt, dass auch in Neukölln und Treptow-Köpenick neue Wohngebiete entstehen, deren Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr mitgedacht werden muss. Nicht zuletzt würde zudem eine Verlängerung der U 7 das Rudower Frauenviertel endlich angemessen an den ÖPNV anschließen und eine echte Steigerung der Lebensqualität für 4.000 Menschen bedeuten. Bereits beim Bau 1996 wurde den Anwohner*innen ein U-Bahnanschluss in Aussicht gestellt. Aus diesem Grund wurde auch eine Trasse für einen U-Bahntunnel frei gehalten.

Politik muss Entwicklungen verantwortungsvoll und vorausschauend Rechnung tragen. Voraussetzung für einen gut funktionierenden BER und ein attraktives Flughafenumfeld ist deren gute Erreichbarkeit. Vorausschauend bedeutet in diesem Zusammenhang auch, aktive Stadt- bzw. Metropolenentwicklungen durch Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen aktiv zu begleiten und zu gestalten. Nur so können wir auch einen nachhaltigen Beitrag für eine klimafreundliche Stadt leisten. Dafür müssen die Weichen bereits heute gestellt werden. Für den gesamten Süden und Südwesten Berlins existiert bislang keine Schienenanbindung an den vergleichsweise nah gelegenen Hauptstadtflughafen. Damit kommt der Verlängerung der U 7 für diese Teile Berlins und den Norden Schönefelds eine zentrale Rolle zu. Durch die Verlängerung der U 7 kann die Erreichbarkeit des Flughafens BER verbessert und die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region erheblich gesteigert werden.

Insgesamt reicht das Interesse an einem Hauptstadtflughafen, der auch in Zukunft mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut und verlässlich angebunden ist, nicht nur über einzelne Bezirke, sondern auch über das Land Berlin hinaus. Es betrifft weit mehr als die halbe Million Menschen, die im Einzugsgebiet der U 7 als Berlins längster U-Bahn-Linie wohnen. Und wie bereits ausgeführt, werden neben den tausenden Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern rund um den Flughafen und die Airport-City insbesondere auch die Bewohnerinnen und Bewohner der angrenzenden neuen Wohngebiete darauf angewiesen sein.