

## Antrag

---

der AfD-Fraktion

### **18.02.1902 erste U-Bahn Deutschlands in Berlin – Jetzt U-Bahn 2.0 angehen (I): Zugangsbeschränkung für Berliner U-Bahnhöfe nach Pariser Vorbild, standortbezogen, denkmal- und brandschutzkonform**

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

1. die Einführung von Zugangsbeschränkung für Berliner U-Bahnhöfe nach Pariser Vorbild zu planen, bei der der Zutritt zu bahnsteignahen Bereichen grundsätzlich nur nach vorheriger Prüfung eines gültigen Fahrscheins bzw. Zugangsmediums über eine Sperrlinie („paid/unpaid area“) erfolgt;
2. diese Zugangsbeschränkung standortbezogen dort umzusetzen, wo sie verkehrlich und betrieblich wirksam ist, sich ohne unverhältnismäßige Eingriffe in bestehende Bauwerke realisieren lässt und mit den Anforderungen des Denkmal- und Brandschutzes vereinbar ist;
3. gemeinsam mit der BVG sowie den zuständigen Denkmal- und Brandschutzbehörden ein verbindliches Umsetzungsprogramm vorzulegen, das Kriterien zur Standortauswahl (u. a. Fahrgastaufkommen, Sicherheits- und Ordnungsaufkommen, Zugangstopologie, Fluchtwegkapazitäten, Denkmalschutzstatus) definiert, einen gestalterischen und technischen Standardrahmen für Sperrlinien (inkl. barrierefreier Durchgänge) festlegt sowie ein verbindliches Störfall-, Räumungs- und Rettungskonzept (Fail-Safe-Öffnung, Notentriegelung, Betriebsmodi) enthält und ein Pilotvorhaben in geeigneten Stationen vorsieht, welches eine anschließende Ausweitung stufenweise regelt.

### **Begründung:**

Eine Zugangsbeschränkung nach Pariser Vorbild schafft eine klare Trennung zwischen öffentlichem Raum und einer kontrollierten Zone innerhalb der U-Bahn-Anlagen. Dadurch wird der Zutritt zu Bahnsteigen und bahnsteignahen Bereichen an den Besitz und die Nutzung eines gültigen Fahrscheins beziehungsweise Zugangsmediums gekoppelt. In Netzen wie dem Pariser Métro-System ist diese Logik seit langem etabliert und prägt den Betrieb durch eindeutige Zugangssituationen, hohe Akzeptanz im Alltagsverkehr und eine klare bauliche und organisatorische Struktur der Anlagen. Für Berlin bietet ein solches Modell dort einen Mehrwert, wo es bei vertretbarem Aufwand zu einer spürbaren Verbesserung von Ordnung, subjektiver Sicherheit und Durchsetzbarkeit des Fahrscheinerfordernisses führt, ohne neue Risiken für Evakuierung und Rettung zu erzeugen.

Berlin weist jedoch eine heterogene Stationslandschaft auf: von großen Umsteigebahnhöfen mit Verteilerebenen und gebündelten Zugängen bis hin zu kleinen Stationen mit mehreren, engen Straßenabgängen, teilweise unmittelbar auf den Bahnsteig führend. Eine flächendeckende, identische Umsetzung wäre daher nicht verhältnismäßig und würde in vielen Fällen zu erheblichen baulichen Eingriffen führen. Sinnvoll ist vielmehr ein standortbezogenes Vorgehen, bei dem die Zugangsbeschränkung prioritätär an Stationen umgesetzt wird, die eine Sperrlinie räumlich „natürlich“ aufnehmen können, etwa in Vorhallen, Verteilergeschossen oder in Bereichen, in denen Zugänge zusammengeführt werden können. Dort kann die Sperrlinie mit hoher Wirksamkeit eingerichtet werden, ohne dass die Stationen in ihrer Grundstruktur neu organisiert werden müssen. Der Nutzen ist an solchen Standorten besonders groß, weil hier hohe Fahrgastströme gebündelt auftreten und ordnungsrelevante Vorfälle sowie unbefugte Aufenthalte erfahrungsgemäß stärker ins Gewicht fallen.

Die Vereinbarkeit mit Denkmalschutz ist durch eine konsequent eingriffsminimierende, reversible und gestalterisch zurückhaltende Planung herzustellen. Denkmalgeschützte Stationen sind Teil der Baukultur Berlins; Einbauten dürfen die architektonische Wirkung, Sichtachsen, Materialität und Proportionen nicht beeinträchtigen. Deshalb ist eine Lösung zu wählen, die mit transparenten, filigranen und modularen Sperranlagen arbeitet und bevorzugt dort ansetzt, wo historische Substanz am wenigsten betroffen ist, etwa in nachgeordneten Verkehrsflächen oder bereits modernisierten Einbaubereichen. Eingriffe in prägende historische Bauteile und Oberflächen sind auf ein Minimum zu reduzieren und so zu dokumentieren, dass ein Rückbau möglich bleibt. Ein verbindlicher Gestaltungs- und Denkmalleitfaden ist erforderlich, um einheitliche Qualitätsmaßstäbe und Genehmigungsfähigkeit zu sichern.

Brandschutz und Evakuierung müssen als zwingende Leitkriterien gelten. Sperranlagen dürfen Flucht- und Rettungswege weder verengen noch im Ereignisfall blockieren. Daher sind Systeme vorzusehen, die bei Brand- oder Räumungsalarm automatisch und ausfallsicher in einen Freigabemodus wechseln, sodass alle Durchgänge sofort öffnen und offen bleiben. Zusätzlich sind manuelle Notfreigaben, Notentriegelungen und klar definierte Störfallbetriebsarten vorzusehen, damit auch bei technischen Ausfällen keine Engstellen entstehen. Die Sperrlinie ist so zu dimensionieren, dass im Regelbetrieb keine gefährlichen Rückstaus in Treppenräumen entstehen und im Räumungsfall die erforderlichen Abflusskapazitäten uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Nur eine Planung, die diese Anforderungen nachweislich erfüllt und mit den zuständigen Behörden abgestimmt ist, ist verantwortbar.

Ein Pilotprogramm in ausgewählten, strukturell geeigneten Stationen ist notwendig, um Durchsatz, Nutzerführung, Betriebsstabilität, Störfallprozesse und gestalterische Integration unter Berliner Rahmenbedingungen belastbar zu erproben. Auf dieser Grundlage kann die Zugangsbeschränkung schrittweise auf weitere geeignete Stationen ausgeweitet werden. So wird das Pariser Prinzip zielgerichtet übertragen: dort, wo es in Berlin den größten Nutzen bringt und gleichzeitig mit Denkmal- und Brandschutz kompatibel ist, ohne unverhältnismäßige Umbauten zu erzwingen.

Berlin, den 02. Februar 2026

Dr. Brinker Wiedenhaupt  
und die übrigen Mitglieder der Fraktion