

Antrag

der AfD-Fraktion

18.02.1902 erste U-Bahn Deutschlands in Berlin – Jetzt U-Bahn 2.0 angehen (II): CBTC und Moving Block: Einführung bei der Berliner U-Bahn beschleunigen

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, in Zusammenarbeit mit den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) die Einführung des CBTC-Systems (Communication-Based Train Control) für die Linien U5 und U8 vorzuziehen und in einem weiteren Schritt die Linien U6 und U7 vorrangig in die Planungen und Umsetzung mit aufzunehmen sowie die schrittweise Einführung des Systems auf das gesamte Netz bis 2036 sicherzustellen. Dabei soll ausdrücklich geprüft und vorbereitet werden, auf Grundlage des CBTC-Systems perspektivisch auch den Betrieb im sogenannten Moving-Block-Verfahren einzuführen, um die Leistungsfähigkeit, Taktstabilität und Kapazität des Berliner U-Bahn-Netzes weiter zu erhöhen.

Begründung:

Die Berliner U-Bahn ist eine tragende Säule des öffentlichen Nahverkehrs und für die Leistungsfähigkeit Berlins unverzichtbar. Angesichts wachsender Fahrgastzahlen, steigender Anforderungen an Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Sicherheit und engere Taktfolgen ist die Modernisierung der Betriebssteuerung schnellstmöglich umzusetzen.

Mit dem Communication-Based Train Control (CBTC)-System steht eine zukunftsweisende Technik zur Verfügung, die eine deutlich dichtere Zugfolge, eine präzisere Betriebssteuerung und damit eine spürbare Steigerung der Beförderungskapazität ermöglicht. Zugleich erhöht CBTC die Betriebssicherheit, die Energieeffizienz und schafft perspektivisch die Voraussetzungen für automatisierte und fahrerlose Betriebsformen.

CBTC ist zugleich die technische Grundvoraussetzung für den Betrieb im sogenannten Moving-Block-Verfahren. Anders als beim klassischen Fixed-Block-Betrieb mit festen Streckenabschnitten wird der notwendige Sicherheitsabstand zwischen den Zügen hierbei

dynamisch und in Echtzeit berechnet. Dadurch können die Zugabstände weiter verkürzt, die Streckenkapazität erhöht und der Betrieb flexibler und robuster gestaltet werden.

Die BVG hat zwar mit der Nachrüstung der Linien U5 und U8 erste Schritte zur technischen Modernisierung unternommen, doch der dafür vorgesehene Zeitplan ist deutlich zu spät angesetzt. Eine Inbetriebnahme des CBTC-Systems auf der Linie U5 erst ab 2029 und auf der Linie U8 sogar erst bis 2032 wird den steigenden Anforderungen an ein modernes, leistungsfähiges und zuverlässiges U-Bahn-Netz in Berlin nicht gerecht.

Da die Linien U6 und U7 zu den am stärksten frequentierten Strecken des Berliner U-Bahn-Netzes zählen und eine zentrale Funktion als Nord-Süd- bzw. Ost-West-Achse übernehmen, ist eine vorrangige Einführung von CBTC auf diesen Linien dringend notwendig, um die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems wirksam zu erhöhen.

Dass diese Technik praxistauglich und leistungsfähig ist, zeigt das aktuelle Beispiel der Hamburger U-Bahn, bei der im Rahmen des Projekts „U-Bahn100“ erstmals Fahrten im Moving-Block-Betrieb erfolgreich durchgeführt wurden. Hamburg demonstriert damit, dass durch die Kombination aus CBTC und Moving Block eine erhebliche Leistungssteigerung auch in bestehenden Netzen möglich ist. Berlin sollte diese Entwicklung nicht verschlafen, sondern frühzeitig die Voraussetzungen schaffen, um vergleichbare Kapazitäts- und Zuverlässigkeitsgewinne zu realisieren. Die Einführung moderner Zugsteuerungssysteme ist dabei ein vergleichsweise kosteneffizienter Weg, zusätzliche Kapazitäten zu erschließen, ohne auf langwierige und kostenintensive Netzerweiterungen angewiesen zu sein.

Eine Beschleunigung der Einführung ist daher zwingend erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit des Berliner Nahverkehrs zu sichern und die benötigte Modernisierung des Netzes nicht weiter hinauszuschieben.

Berlin, den 02. Februar 2026

Dr. Brinker, Wiedenhaupt
und die übrigen Mitglieder der Fraktion