

Antrag

der AfD-Fraktion

18.02.1902 erste U-Bahn Deutschlands in Berlin – Jetzt U-Bahn 2.0 angehen (III): Einführung einer physischen Trennung zwischen Gleis und Bahnsteig (Bahnsteigabschlüsse) im Berliner U-Bahn-Netz

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

1. Die Einführung einer physischen Trennung von Gleis und Bahnsteig an Berliner U-Bahnhöfen (z. B. Bahnsteigtüren, halbhöhe Bahnsteigtore oder alternative Bahnsteigabschlüsse) als prioritäre Sicherheitsmaßnahme, unabhängig vom Profil (Klein-/Großprofil) und unter Berücksichtigung der jeweiligen baulichen und betrieblichen Randbedingungen;
2. die Einführung dieser Systeme als integrierten Bestandteil der CBTC-Einführung (Communications-Based Train Control) zu planen, zu finanzieren und umzusetzen, insbesondere hinsichtlich der Haltegenauigkeit/Positionierung und sicherheitsgerechter Freigabelogik sowie Betriebs- und Störfallkonzepten;
3. gemeinsam mit BVG und zuständigen Behörden (u. a. Denkmalschutz, Brandschutz, Aufsichtsbehörden) bis spätestens 2027 ein stufenweises Umsetzungsprogramm vorzulegen, das mindestens folgende Punkte umfasst:
 - a. Priorisierung von Stationen nach Risiko (Fahrgastaufkommen, Vorfälle, Bahnsteiggeometrie),
 - b. Festlegung geeigneter Systemtypen je Stationstyp,
 - c. ein verbindliches Genehmigungs- und Gestaltungskonzept für denkmalgeschützte Anlagen,
 - d. ein Finanzierungs- und Vergabemodell,

- e. Start eines Pilotprogramms an mehreren repräsentativen Stationen (denkmalgeschützt/nicht denkmalgeschützt; gerade/kurvig; hohe/niedrige Belastung) und Evaluierung der Ergebnisse nach definierten Kriterien (Sicherheitswirkung, Verfügbarkeit, Fahrgastfluss, Betrieb, Instandhaltung, Akzeptanz).

Begründung:

Die Berliner U-Bahn ist seit hundert Jahren ein zentrales Rückgrat der städtischen Mobilität. Angesichts steigender Fahrgastzahlen, dichterer Takte und wachsender Sicherheitsanforderungen ist es erforderlich, das Netz konsequent an den Stand moderner internationaler Metrosysteme heranzuführen.

Eine physische Trennung zwischen Gleis und Bahnsteig durch Bahnsteigtüren, halbhohe Bahnsteigtore oder vergleichbare Systeme stellt eine wirksame und international bewährte Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit dar. Sie reduziert Unfälle, Stürze und Suizidversuche im Gleisbereich, verhindert das unbefugte Betreten der Gleise und trägt damit zugleich zu einer höheren Betriebsstabilität bei, da personenbedingte Störungen deutlich verringert werden.

Darüber hinaus verbessern Bahnsteigabschlüsse den Fahrgastfluss und unterstützen einen präzisen, zuverlässigen Betrieb – insbesondere in Verbindung mit modernen Leit- und Sicherungssystemen. Vor diesem Hintergrund ist es sachgerecht, ihre Einführung als integralen Bestandteil der geplanten Einführung des CBTC-Systems zu konzipieren. Die für CBTC erforderliche Haltegenauigkeit bildet zugleich die technische Grundlage für Bahnsteigabschlüsse und ermöglicht eine wirtschaftliche, abgestimmte Umsetzung.

Die besonderen baulichen und historischen Gegebenheiten des Berliner U-Bahn-Netzes erfordern dabei differenzierte, stationsbezogene Lösungen. Internationale Erfahrungen zeigen jedoch, dass sowohl vollhohe als auch halbhohe Systeme auch in Bestandsnetzen und an denkmalgeschützten Stationen erfolgreich realisiert werden können, sofern sie frühzeitig mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt werden.

Ein stufenweises Vorgehen mit Pilotprojekten an repräsentativen Stationen gewährleistet, dass Sicherheitswirkung, Betrieb, Instandhaltung und Akzeptanz sachgerecht bewertet werden, bevor eine schrittweise Ausweitung erfolgt. Der Antrag verbindet damit Sicherheitsgewinn, technische Modernisierung und wirtschaftliche Vernunft und setzt ein klares Zeichen für eine zukunftsfähige Berliner U-Bahn im zweiten Jahrhundert ihres Bestehens.

Berlin, den 02. Februar 2026

Dr. Brinker Wiedenhaupt
und die übrigen Mitglieder der Fraktion