

## **Mehr Eisenbahn in Berlin und Umland**

Erarbeitet bis Juni 2012

Aktualisiert im Dezember 2012

Wer „E-Mobility“ (elektrische Beweglichkeit) stadtverträglich entwickeln und fördern will, muss die bewährten Systeme des elektrischen öffentlichen Verkehrs ausbauen. Dazu gehören neben Straßenbahn, U-Bahn und Obus vor allem die Eisenbahn im Nah- und Fernverkehr und die S-Bahn. Der gute Ruf, den Berlin wegen dieser Verkehrsmittel hat, beruht auf Vergangenenem und schwindet. Auch wenn das S-Bahn-Chaos nicht wäre, erfüllt der Berliner Nahverkehr die gegenwärtigen und zukünftigen Ansprüche nicht.

### **1. Ausgangssituation**

Mit dem Zusammenwachsen beider Stadthälften Berlins und seines Umlands in den 1990er Jahren wurde der Schienennahverkehr mehrmals umgestellt. Die Ursachen lagen in veränderten Verkehrsströmen, Bauzuständen, vernachlässigtem Streckenunterhalt und einigen Streckenreaktivierungen. Deutliche Verbesserungen gab es nur

- im Mai 1995 mit dem neu geordneten Liniensystem, das erstmalig Durchgangslinien in Nord-Süd-Richtung über Lichtenberg enthielt
- im Mai 1998 mit weiteren Durchgangslinien über die sanierte und durchgehend elektrifizierte Stadtbahn zwischen Ostbahnhof und Zoo und
- im Mai 2006 mit der Inbetriebnahme der zentralen Nord-Süd-Achse und des Hauptbahnhofs, allerdings mit dem Nachteil langer, umständlicher Wege beim Umsteigen von der Nord-Süd-Achse zur Ost-West-Achse.

Gleichzeitig wurden auch immer wieder Takte ausgedünnt und Linien eingestellt. Seit 2006 herrscht Stillstand. Die einzigen kleinen Lichtblicke für die nächsten Jahre sind

- die direkte, aber eingeschränkte Erreichbarkeit des Berliner Flughafens
- die Wiederinbetriebnahme der Strecke Lichtenberg – Schöneweide mit einem Regionalbahnsteig in Ostkreuz.

Der Eisenbahn-Nahverkehr in Berlin und Umland krankt an grundlegenden Mängeln:

- Wo Züge entlangfahren, halten sie nicht, um die Fahrgäste mitzunehmen: Charlottenburg, Karlshorst, Köpenick, Mahlsdorf, Pankow, Westkreuz. Der Eisenbahn-Nahverkehr ist untereinander und mit den anderen Verkehrsmitteln unzureichend verknüpft.
- Wo Gleise liegen, fahren zu wenig oder gar keine Züge des Nahverkehrs: Zentrale Nord-Süd-Achse, Östlicher Außenring, Südlicher Außenring, Westlicher Außenring, Fredersdorf – Rüdersdorf, Nördlicher Innenring, demnächst Südlicher Innenring. Die Kapazität dieser Eisenbahnstrecken wird nicht ausgenutzt.

- Die lokbespannten Züge, die auf allen Hauptstrecken eingesetzt sind, beschleunigen zu langsam. Auch den künftigen elektrischen Doppelstocktriebzügen mangelt es am notwendigen Antrieb aller Achsen. Die nach und nach in Betrieb gehenden Talent 2 haben zwar ein hohes Beschleunigungsvermögen, verlangsamen aber mit ihren vielen Stufen im Innenraum den Fahrgastfluss.
- Wo Bahntrassen vorhanden sind, liegen keine Gleise oder sind für den Nahverkehr nicht nutzbar: Dresdner Bahn, Potsdamer Stammbahn/Wannseebahn, Nordbahn, Heidekrautbahn, Kremmener Bahn, Friedhofsbahn, Siemensbahn, Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn mit Fortsetzung nach Königs Wusterhausen, Zossen und Töpchin, Werneuchen – Wriezen, Hoppegarten – Altlandsberg und weitere im fernerer Berliner Umland.

Das Pilzkonzept, das seit 20 Jahren Grundlage des Eisenbahnausbaus in Berlin ist [1], ist noch immer nicht voll verwirklicht.

Nach drei Jahren Berliner S-Bahn-Krise ist abzusehen, dass das Wiedererreichen eines stabilen Betriebs in vollem Umfang und in zufriedenstellender Qualität noch ein langwieriger risikoreicher Prozess sein wird.

Andererseits hat Berlin die oben genannten leistungsfähigen Eisenbahnstrecken mit freien Kapazitäten, die für den Nahverkehr ausbaufähig sind. Mit der Neuordnung des Ost-West-Regionalverkehrs 2012/13 im Ergebnis der Ausschreibungen werden Fahrzeuge für den Wechselstrombetrieb freigesetzt und können durch Erweiterung der laufenden Neubeschaffungen ergänzt werden.

In den 1920er Jahren bedeutete die „Elektrisierung“ der Berliner Stadt- und Vorortstrecken mittels Stromschiene und Gleichstrom einen großen Fortschritt. Daraus hat sich in Berlin ein Klischee entwickelt, das S-Bahn-Verkehr mit Gleichstrombetrieb und Stromschiene gleichgesetzt. In Hamburg wurde diese gedankliche Grenze mit der Inbetriebnahme von S-Bahn-Strecken unter Oberleitung und Wechselstrom und mit Zweisystemfahrzeugen bereits überwunden. Für später hinzugekommene S-Bahn-Netze in München, Frankfurt am Main, Stuttgart, Halle/Leipzig, Dresden, Rostock und im Rhein-Ruhr-Gebiet ist Wechselstrom und Oberleitung selbstverständlich, ebenso wie z. B. in Paris und Wien.

## **2. Grundsätzliche Entwicklungsrichtungen**

Längst sind die Bedingungen herangereift, auch in der Berliner Verkehrsplanung das Entweder-Oder und Gegeneinander von Gleichstrom-S-Bahn und regionalem Eisenbahnverkehr zu beenden und die Behauptung, der Regionalverkehr würde der S-Bahn Fahrgäste entziehen („kannibalisieren“), aufzugeben. S-Bahn-Verkehr und Regionalverkehr sind sich ergänzende Ausprägungen eines einheitlichen Nahverkehrssystems für Berlin und Umland. Sie müssen gesamthaft entwickelt und den steigenden und sich ändernden Verkehrsbedürfnissen angepasst werden.

Aus den bekannten Gründen des Umweltschutzes und der Mobilitätssicherung für alle ist unser Ziel:

Mehr Fahrgäste im Nahverkehr auf der Schiene!

Der Weg dahin führt über:

1. Mehr Züge auf vorhandenen Eisenbahnstrecken, freie Streckenkapazität nutzen.
2. Bahngelände zum Aufbau neuer Gleise und Stationen nutzen.
3. Strecken- und Bahnhofskapazität an hochbelasteten Stellen sinnvoll nutzen.

Kurzfristig ist es notwendig und möglich, auf den vorhandenen Eisenbahnstrecken mehr Nahverkehr im Wechselstrombetrieb anzubieten. Damit kann der Anteil des

umweltfreundlichen öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs in Berlin und Umland dauerhaft erhöht werden. Gleichzeitig wäre dies ein Beitrag, die zeitweiligen Einschränkungen im Gleichstrom-S-Bahn-Betrieb solange aufzufangen, bis auch das Angebot der Gleichstrom-S-Bahn bedarfsgerecht erhöht werden kann.

Neue Strecken für S-Bahn oder Regionalbahn zu bauen, ist außerordentlich schwierig und langwierig, wenn dafür erst Gelände erworben oder freigemacht werden muss. In Berlin und Umland existieren aber noch etliche frühere Eisenbahntrassen und zusammenhängendes Gelände, auf denen Gleise verlegt oder für den Nahverkehr hergerichtet und Stationen erbaut werden können. Diese Chance muss genutzt werden.

Neue Stationen und mehr Halte bringen im dichten anschlussorientierten Takt mehr Fahrgäste auf die Schiene. Sie verlangsamen aber auch die Verbindungen. Dem kann mit stark motorisierten, allachsgetriebenen Triebzügen entgegengewirkt werden. Außerdem müssen auch im Berliner Raum – wie in ganz Deutschland schon heute – Linien mit unterschiedlichen Halteabständen eingerichtet werden: solche, die überall halten, und echte Eilzüge, die vor allem außerhalb des Stadtgebiets nur ausgewählte Halte bedienen und die weiter entfernten Knoten schnell erreichen.

Da Erdöl und Dieselkraftstoff knapper und teurer werden, muss auch die Dieseltraktion der Eisenbahn mittel- bis langfristig reduziert und auf elektrischen Betrieb umgestellt werden. Für die von Berlin ausgehenden Strecken mit Personen- und Güterverkehr, mit dichtem Nahverkehrstakt oder höheren Geschwindigkeiten eignet sich die klassische Elektrifizierung mit Oberleitung am besten. Für abzweigende Nebenbahnen mit geringer Geschwindigkeit und Zuganzahl sollte die Entwicklung von elektrischen Zweisystemfahrzeugen mit Energiespeicher vorangetrieben werden. Bei Fahrt unter Oberleitung, beim Bremsen und nachts an Ladestationen soll die Energie wie bei modernen Straßenbahnen und Obussen in Akkumulatoren oder Hochleistungskondensatoren gespeichert und auf nicht elektrifizierten Strecken verbraucht werden. Auch die berührungslose induktive Energieübertragung von einem Linienleiter, der unter der Fahrbahn verlegt ist, zu einem Transformator im Fahrzeug, muss – wie bei der Straßenbahn – auch auf Eisenbahnnebenstrecken erprobt werden.

Der Platzbedarf in den Zügen nimmt in der Regel mit steigender Entfernung vom Ballungsraum Berlin / Potsdam ab. Die derzeit über den gesamten Zuglauf gleichbleibende Fahrzeugkapazität kann dem unterschiedlichen Platzbedarf angepasst werden, indem die Züge unterwegs geschwächt, verstärkt und geflügelt werden. Das Flügelns schafft neue umsteigefreie Verbindungen und zieht Fahrgäste an, wenn es in kurzer Zeit zuverlässig abgewickelt wird. Innerhalb des Berliner Stadtzentrums sollen die Verkehrsströme aus dem Umland mit vereinigten Zugteilen gebündelt werden. Auf den Zulaufstrecken sollen die Verkehrsströme zum Flughafen mit denen zum Stadtzentrum vereinigt und vor dem Stadtzentrum getrennt werden. Die Sinnhaftigkeit des Flügelns ist in jedem Einzelfall zu prüfen.

Sämtliche Angebotsausweitungen und Ausbaumaßnahmen für den Personennahverkehr müssen sich in den anzustrebenden deutschlandweiten integralen Takt des Fern- und Nahverkehrs einfügen. Für den Fahrgast ist es unwichtig, ob sein Zug zum Fernverkehr oder zum Nahverkehr gehört. Wichtig ist, dass er alle Züge mit der gleichen Fahrkarte zum gleichen Preis benutzen kann. Deshalb ist die willkürliche Trennung in Fernverkehr, der eigenwirtschaftlich zu erbringen ist, und bezuschussten Nahverkehr aufzuheben.

Sofern Taktverdichtungen zu unlösbaren Konflikten mit dem Güterverkehr führen, kann im Interesse der Pünktlichkeit vorübergehend auf längere Züge und Flügelzüge ausgewichen werden. Anzustreben ist jedoch, langlaufende Güterzüge auf andere Wege zu verlagern oder die Streckenkapazität zu erhöhen.

### **3. Handlungsbedarf in den Verkehrsachsen**

Nachstehend werden die bestehenden Mängel und die notwendigen Maßnahmen, geordnet nach Verkehrsachsen, umrissen. Diese sind systemübergreifend für Regionalbahn, S-Bahn und Straßenbahn angelegt. Auf einigen vorhandenen Strecken sind mehr Verkehrsleistungen zu bestellen. Etliche Strecken und Stationen sind auszubauen oder zu reaktivieren; hier sind Infrastrukturinvestitionen und Verkehrsleistungen zu finanzieren. Wie dringlich die Maßnahmen sind oder ob sie noch weiter untersucht werden müssen, ist im Anhang zusammengestellt.

Die Planungen sind zeitaufwändig. Mit einem Jahrzehnt bis zur Verwirklichung der ersten Baumaßnahmen muss gerechnet werden. Deshalb ist es notwendig, unverzüglich die nächsten Arbeitsschritte zu gehen – das sind konkrete Linienkonzepte, Fahrplanstudien und die Ermittlung des Infrastrukturbedarfs. Die Rangfolge der Projekte muss sich nach der Verkehrswirkung und Dringlichkeit richten, nicht nach der Durchsetzbarkeit.

Auf den barrierefreien Zugang zu Bahnsteigen und Zügen und auf den Güterverkehr wird hier nicht eingegangen; dies sind gesonderte Themen.

#### **3.1. Zentrale Nord-Süd-Achse**

Der Berliner Hauptbahnhof ist für Fahrgäste der öffentlichen Verkehrsmittel zwar in Ost-West-Richtung ganz gut erreichbar, in Nord-Süd-Richtung aber nicht. Nur 3 Züge pro Stunde fahren in unregelmäßigen Abständen mit großen Lücken und verbinden das nördliche und südliche Umland zu selten mit dem Berliner Zentrum. Und das, obwohl Berlin seit 2006 eine viergleisige Nord-Süd-Eisenbahnstrecke vom Hauptbahnhof zum Südkreuz mit leistungsfähigen zweigleisigen Fortsetzungen nach Gesundbrunnen, Spandau und Ludwigsfelde hat (siehe dazu auch die Veröffentlichungen [2] und [3]).

##### **3.1.1. Einstiegslösung ohne Infrastrukturinvestitionen**

Am dringendsten sind die Maßnahmen zur Erhöhung der Wirksamkeit der Zentralen Nord-Süd-Achse, die als Einstiegslösung ohne Infrastrukturinvestitionen möglich sind.

Der Flughafen-Zubringer RE 9, der wegen der fehlenden Dresdner Bahn (Südkreuz – Blankenfelde) nur im 30-Minuten Takt verkehren kann und nur zwischen Hauptbahnhof und Flughafen pendeln soll, muss über diese Endpunkte hinaus ins Brandenburger Umland verlängert werden und in Lichterfelde Ost zur Aufnahme der Fahrgäste aus dem Südwesten halten. Der Halt in Lichterfelde Ost ist der einzige Grund, vor Inbetriebnahme der Dresdner Bahn den Nord-Süd-Flughafenzubringer überhaupt über die Anhalter Bahn zu führen. Falls dort nicht gehalten wird, wäre der Laufweg ab Südkreuz über Potsdamer Platz - Gesundbrunnen – Ostkreuz oben – Schöneweide zu bevorzugen; der Hauptbahnhof ist ohnehin über den Stadtbahn-Zubringer angeschlossen. Die begrenzte Kapazität der eingleisigen Genshagener Kurve und des Abzweigs Großbeeren wäre dann besser für die Nahverkehrsverdichtung Richtung Ludwigsfelde und Wünsdorf zu nutzen.

Weitere Züge der Nord-Süd-Regionalexpress-Linien von Nauen und Eberswalde nach Ludwigsfelde und Wünsdorf müssen den Takt so verdichten, dass Spandau, Jungfernheide, Gesundbrunnen, Hauptbahnhof, Potsdamer Platz, Südkreuz und Lichterfelde Ost oft und regelmäßig wie eine Express-S-Bahn miteinander und mit den Stationen am Stadtrand und im Brandenburger Umland verbunden sind (siehe auch die Abhandlungen der TU Berlin in [4], [5] und [6]). Vor Inbetriebnahme der Dresdner Bahn müssen erforderlichenfalls einige

Züge in Teltow statt in Ludwigsfelde wenden, wenn sie sich an der niveaugleichen Abzweigung Großbeeren mit den Zügen von und nach Wünsdorf und Flughafen behindern. Die zusätzlichen Verkehrsleistungen können aus den ungenutzten Mitteln infolge Verschiebung des Flughafen-Eröffnungstermins und aus einbehaltenen Mitteln infolge der S-Bahn- Minderleistungen bezahlt werden.

Anders als während des kurzzeitigen Einsatzes von Wechselstrom-S-Bahnen während der Fußballweltmeisterschaft und während des massenhaften Ausfalls von Gleichstromfahrzeugen muss der erweiterte Zugverkehr beworben und voll in alle Informationssysteme einbezogen werden. Alle Züge zum Flughafen BER müssen ohne Sonderregelung in den VBB-Tarif einbezogen werden.

Investitionen in die Infrastruktur sind für diese kurzfristige Einstiegslösung nicht erforderlich, denn Gleise, Bahnsteige und Oberleitungen sind vorhanden und nutzbar. Diese Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs ist deutlich schneller und kostengünstiger zu erreichen als der Jahrzehnte dauernde Neubau der S-Bahn-Strecke S 21. Der Nord-Süd-S-Bahn-Verkehr über Friedrichstraße soll – anders als bei den S 21-Planungen - in vollem Umfang bestehen bleiben.

### **3.1.2. Pilzkonzept vollständig umsetzen**

Die Nord-Süd-Strecke wird ihre volle verkehrliche Wirkung aber erst dann entfalten, wenn das 1992 beschlossene Pilzkonzept vollständig umgesetzt ist. Zurzeit fehlen noch die Dresdner Bahn und die Nordbahn aus der 1. Stufe des Pilzkonzepts und die Potsdamer Stammbahn aus der 2. Stufe des Pilzkonzepts [1].

#### **Dresdner Bahn**

Das Fehlen der Direktverbindung von Südkreuz über die Dresdner Bahn nach Glasower Damm / Blankenfelde und weiter nach Wünsdorf und zum Flughafen BER bewirkt:

- Der gegenwärtige Umweg über Genshagener Heide mit eingleisigen niveaugleichen Verbindungskurven erlaubt nur verminderte Zugzahlen im Fern- und Regionalverkehr Richtung Wünsdorf, Dresden, Riesa – Chemnitz, Finsterwalde – Senftenberg mit ca. 10 min längerer Fahrzeit.
- Der Flughafen BER kann nur im 30-min-Takt statt im gewünschten 15-min-Takt bedient werden. Die Fahrzeit von etwa 30 min bietet keinen Vorteil gegenüber der Stadtautobahn.
- Der Fern- und Nahverkehr nach Wittenberg, Leipzig, Halle, Erfurt und München auf der bis Genshagener Heide überlasteten Anhalter Bahn wird behindert und unpünktlich und kann nicht in dem Maße ausgeweitet werden, wie es nötig und nach Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Halle – Erfurt – Nürnberg möglich wäre.
- Die umgeleiteten Züge behindern den Güterverkehr auf dem südlichen Außenring.

Bis 1961 war dies eine Mischbetriebsstrecke Fernbahn/S-Bahn. Die zwei geplanten Gleise für Fern- und Regionalverkehr sind deshalb von allererster Dringlichkeit. Dass sie planungsrechtlich einen Streckenneubau darstellen, erleichtert der Protestbewegung im Raum Lichtenrade, den Ausbau zu blockieren, während ähnliche lärmintensive Straßenbauprojekte (wie die Bundesstraßen 96, 96a und 101) widerstandslos akzeptiert wurden.

Eine oberirdische Eisenbahn gehört zum Leben wie eine oberirdische Straße, und die Eisenbahn soll nicht unter die Erde verbannt werden. Das gilt hier besonders, weil kaum Güterverkehr zu erwarten ist. Ausreichender Schallschutz lässt sich auch ohne Tunnel

herstellen, z. B. mit neuartigen niedrigen reflektierenden Schallschutzwänden, die unmittelbar am Gleis angeordnet sind. Ein Tunnel würde das Projekt um viele weitere Jahre verzögern, sinnlos verteuern und beim Bau die Anwohner und S-Bahn-Fahrgäste stärker belasten.

Unverzichtbarer Bestandteil der Dresdner Bahn muss der Regionalbahnhof Buckower Chaussee werden. Als Umsteigepunkt zur S-Bahn und zu zahlreichen Buslinien dient er der Anbindung der südlichen Außenbezirke Berlins an den Flughafen BER und dem Regionalverkehr ins südliche Umland.

Die langsame Regionallinie auf der Dresdner Bahn hätte dann auch die Aufgabe, alle Unterwegshalte zwischen Blankenfelde und Wünsdorf im Halbstundentakt zu bedienen. Der Aufkommensschwerpunkt Zossen und die S-Bahn-Endstation Blankenfelde wären außerdem mittels der Eilzug-Linien von Elsterwerda und Finsterwalde mit den Berliner Stationen verbunden. Dazu käme eine Linie zum Flughafen BER. Solch eine Verkehrsanbindung ist für die Orte südlich von Blankenfelde günstiger als die von einigen geforderte Verlängerung der langsamen S-Bahn. Die Wirksamkeit der S-Bahn lässt sich mit der seit langem geplanten Station Kamenzer Damm in Mariendorf erhöhen.

### **Nordbahn**

Die Direktverbindung von Oranienburg – Birkenwerder nach Gesundbrunnen über die Nordbahn dient dem Fernverkehr Rostock – Berlin – Dresden – Prag – Wien – Budapest, der verdichtet werden muss, dem Regionalverkehr Rostock / Stralsund – Neustrelitz – Berlin und der Entlastung des Karower Kreuzes mit seiner eingleisigen niveaugleichen Verbindungskurve. Der gegenwärtige Umweg über Karower Kreuz bedeutet längere Fahrzeit und stört den Nah- und Güterverkehr auf der Nordtangente und der Stettiner Bahn und kann nur eine Übergangslösung sein. Wegen der langen Planungszeit und der schwierigen baulichen Verhältnisse muss unverzüglich mit konkreter Planung begonnen werden.

Von Hohen Neuendorf bis Frohnau ist Platz für 3 Gleise. Das S-Bahn-Gleis muss aus der Mitte um eine Gleisachse nach Westen verlegt werden. Von Frohnau bis Bornholmer Straße ist durchgehend Platz für 4 Gleise, allerdings liegt die S-Bahn zwischen Frohnau und Hermsdorf eine Gleisachse zu weit östlich und müsste zurückverlegt werden. Die S-Bahn-Abstellgleise nördlich Frohnau und nördlich Waidmannslust müssen verlegt werden; die Flächen der ehem. Güterbahnhöfe Hermsdorf und Schönholz können dafür genutzt werden. Die für 2013/2014 geplante Oberbauerneuerung der S-Bahn-Gleise muss dazu genutzt werden, Baufreiheit für die Fernbahngleise zu schaffen.

### **Potsdamer Stammbahn**

Die Verbindung von Potsdamer Platz über die Potsdamer Stammbahn und Wannseebahn mit Unterwegshalten in Schöneberg, Steglitz, Zehlendorf und Wannsee nach Griebnitzsee und Potsdam verbindet andere Stadtteile Berlins besser als die Stadtbahn direkt mit Potsdam, Brandenburg und Belzig. Sie wäre während der einjährigen baubedingten Totalsperrung Wannsee – Grunewald eine wesentlich bessere Ersatzstrecke als der Umweg über Spandau, den die Züge derzeit nehmen. Der Laufweg über Wannsee ermöglicht eine bessere Verknüpfung mit der S-Bahn und den anderen Regionalverkehrslinien und ist einfacher zu realisieren als auf der ursprünglichen Stammbahntrasse direkt nach Griebnitzsee, erfordert aber unverzüglich eine neue Kapazitätsuntersuchung für den Bereich Wannsee und Umplanung.

## **Stettiner Bahn**

Die Wirksamkeit der zentralen Nord-Süd-Achse lässt sich mithilfe neuer Stationen an der Strecke Gesundbrunnen – Eberswalde (Stettiner Bahn) weiter erhöhen:

- Karower Kreuz als Umsteigepunkt zur Tangentialverbindung Ost, zur S-Bahn und zu künftigen Buserschließungslinien. Die Vielzahl der Verkehrsströme zwischen den 5 Zulaufstrecken zum Karower Kreuz kann man nicht alle mit Direktverbindungen abdecken, schon gar nicht im angemessenen dichten Takt; das würde die Kapazität der Zulaufstrecken übersteigen und die Züge nicht genug auslasten. Also muss für die weniger starken Verkehrsströme das Umsteigen organisiert werden. Das geht am besten mit einem Turmbahnhof, bestehend aus einem S-Bahnsteig oben und Regionalbahnsteigen oben und unten, jeweils zweigleisig. Karower Kreuz als zentraler Umsteigebahnhof ist wegen seiner netzbildenden Funktion der wichtigste auf der Stettiner Bahn in Berlin. Der Turmbahnhof Karower Kreuz muss nach allen vier Seiten Zugänge für Fußgänger und Radfahrer erhalten und eine Buszufahrt mit Wendeschleife am besten von Südosten, weil dort der meiste Platz vorhanden ist und am einfachsten eine Anbindung an den Karower Damm hergestellt werden kann.

- Pankow mit hohem Quell- und Zielpotenzial und als Umsteigepunkt zu S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus;

- Buch mit lokaler Bedeutung für das Quell- und Zielaufkommen in Richtung Berliner Umland und Polen.

Zum Flügeln von Zugteilen in der Nord –Süd-Achse bieten sich Löwenberg, Eberswalde, Angermünde, Jüterbog und Luckau-Uckro an.

### **3.2. Tangentialverbindung Ost auf der Schiene (Schiene-TVO)**

Die Wohngebiete im Südosten und Osten Berlins sind von starkem Straßenverkehr mit all seinen negativen Auswirkungen wie Lärm, Flächenverbrauch, verschmutzte Luft und Unfällen geplagt. Die Autobahn A 113 Neukölln - Schönefeld zieht Zubringerverkehr durch die Wohngebiete an, ebenso wie die geplante Fortsetzung des Stadtautobahnringes A 100. Der Flughafen BER erzeugt weiter steigenden Verkehr. Die geplante vierspurige autobahnähnliche Straßen-TVO wird die Wohngebiete nur wenig entlasten, aber Straßenverkehr anziehen und zusätzlichen erzeugen.

Öffentliche Verkehrsverbindungen bestehen zu wenig, sind zu langsam und zu umständlich. Straßenbahnen und Busse stehen im Stau. Der vorhandene östliche Eisenbahn-Außenring wird immer noch nicht für den städtischen Tangentialverkehr genutzt.

Für den Südosten und Osten Berlins ist eine bessere Verkehrsverbindung untereinander und in Richtung Flughafen BER mit einer Verbesserung des ÖPNV-Angebotes sowie tangentialen Verbindungen auf der Schiene erforderlich. Dies soll mit der Schienen-TVO erreicht werden, die aus 4 Schienensträngen besteht:

#### **Innere Regionalbahn-TVO**

Hier ist eine relativ kurzfristige Lösung möglich: Nach Fertigstellung der oberen Bahnsteige am Ostkreuz wird wieder eine durchgehende zweigleisige elektrische Schienenverbindung auf der inneren Osttangente Hohenschönhausen – Lichtenberg – Ostkreuz oben – Schöneweide – Flughafen BER vorhanden sein. Bisher war diese Teilbetriebnahme für Dezember 2013 vorgesehen, ist aber jetzt in aller Stille mit sehr versteckter öffentlicher

Bekanntgabe verschoben worden. Wegen des verspäteten Beginns der Wiederherstellung der unterbrochenen Strecke Ostkreuz – Schöneweide – Grünauer Kreuz wird der obere Regionalbahnsteig Ostkreuz zunächst nur von Lichtenberg aus erreichbar sein. Zur Zeit hat der Senat aber keine Zugleistungen dorthin bestellt, obwohl alle 5 Linien der ODEG, NEB, DB und PEG, die jetzt in Lichtenberg enden, dorthin verlängert werden könnten.

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg plant im Auftrage des Senats bei Wiederinbetriebnahme der Strecke Ostkreuz – Schöneweide bisher nur eine stündliche Linie (RB 24) von Eberswalde zum Flughafen. Das ist in dieser innerstädtischen Verbindung mit hohem Verkehrsbedarf nicht geeignet, viele Fahrgäste zur Nutzung der Eisenbahn zu veranlassen. Mit weiteren Linien (z. B. solchen, die heute in Lichtenberg enden) muss der Takt ganztägig auf mindestens 30 Minuten und in der Hauptverkehrszeit auf 15 Minuten verdichtet werden. Die Linien sind möglichst über den Flughafen hinaus nach Wünsdorf, Ludwigsfelde und Potsdam zu verlängern. Die zusätzlichen Verkehrsleistungen können aus den ungenutzten Mitteln infolge Verschiebung des Flughafen-Eröffnungstermins und aus einbehaltenen Mitteln infolge der S-Bahn- Minderleistungen bezahlt werden.

### **Innere Straßenbahn-TVO**

Gebraucht wird ein durchgehender dichter Takt von Hohenschönhausen über Friedrichsfelde und Karlshorst zum Bahnhof Schöneweide und über Oberschöneweide nach Köpenick. Die Straßenbahn muss durch absolute Annäherungs-Vorrangschaltungen beschleunigt werden. Am Bahnhof Karlshorst sind kürzere direkte Umsteigewege zur S-Bahn und zur Regionalbahn erforderlich, sonst keine weiteren Infrastrukturausbauten.

Als Fortsetzung wäre die Straßenbahn-Neubaustrecke vom Bahnhof Schöneweide nach Adlershof für die Direktverbindung des dortigen Wissenschaftszentrums mit den östlichen und nordöstlichen Außenbezirken sinnvoll. Im Norden sollte die Straßenbahntangente mit einer Neubaustrecke vom Pasedagplatz in Weißensee über Heinersdorf zum Bahnhof Pankow vervollständigt werden.

### **Äußere Regionalbahn-TVO**

Längeren Vorlauf erfordert die Aufnahme des innerstädtischen Personennahverkehrs als Wechselstrom-S-Bahn auf dem östlichen Außenring von Karower Kreuz über Hohenschönhausen, Biesdorfer Kreuz und Grünauer Kreuz bis Flughafen BER. Verkehrsbedarf, Gleise und Oberleitung sind vorhanden, aber keine Bahnsteige. Der Zweck wird nur erfüllt, wenn diese Nahverkehrsstrecke mit den kreuzenden S-Bahn-, U-Bahn- und Straßenbahnstrecken an Umsteigestationen gut verknüpft wird. Ziel ist ein dichter und schneller Taktverkehr bei Beibehaltung des notwendigen Güterverkehrs.

Für eine verkehrswirksame Einstiegslösung unverzichtbar sind der Umbau des Bahnhofs Springpfuhl zur Umsteigestation mit 2 Bahnsteigen im Richtungsbetrieb Gleichstrom-S-Bahn/Wechselstrom-S-Bahn und neue Umsteigestationen in Biesdorf Süd (zur U-Bahn), in Wuhlheide (zur S-Bahn), in Eichgestell (zur Straßenbahn 27 und 63), am Glienicker Weg an der Grenze Köpenick/Adlershof (zum Bus) und in Grünau (zur S-Bahn).

Die zweite Baustufe beinhaltet die baulich schwierigeren Umsteigestationen Karower Kreuz (zur S-Bahn, zur Regionalbahn nach Eberswalde und zu künftigen Buserschließungslinien), Biesdorfer Kreuz (zur S-Bahn) und Spindlersfeld (zur S-Bahn und zur Straßenbahn 60 und 61). In Spindlersfeld müssen die Nahverkehrsgleise östlich zur jetzigen S-Bahn-Station ausgeschleift werden.

Das Erfordernis zusätzlicher Gleise auf weiteren Teilabschnitten muss untersucht werden.



Die Kurve von Grünau zur östlichen Flughafenzuführungsstrecke wurde als Ausdruck einer kurzfristigen Sparpolitik nur eingleisig niveaugleich ausgeführt und wird deshalb zum Flaschenhals. Das 2. Gleis wird notwendig werden.

Der Linienvverlauf zwischen Karower Kreuz und Hohen Neuendorf / Birkenwerder eröffnet zukünftig die Möglichkeit, die Gleichstrom-S-Bahn zu ersetzen und deren jetzige Halte zu bedienen.

Wegen der langen Planungs- und Realisierungszeit müssen die konkreten Planungen unverzüglich aufgenommen werden.

### **Äußere Straßenbahn-TVO**

Notwendig sind der zweigleisige Ausbau der Straßenbahn Mahlsdorf Süd – Bf Mahlsdorf und Lückenschluss nach Hellersdorf mit dem Ziel eines dichten Taktverkehrs und Beschleunigung sowie kürzere direkte Umsteigewege in Mahlsdorf und Köpenick zur S-Bahn und zur Regionalbahn. Auch hier müssen wegen der längeren Realisierungszeit die Planungen unverzüglich begonnen werden.

### **Ergänzende Maßnahmen**

zur Lösung der Verkehrsprobleme im Südosten und Osten Berlins sind:

- umsteigefreie S-Bahn-Linien von Schönefeld und Königs Wusterhausen – Adlershof - Schöneeweide zur Stadtbahn nach Wiederinbetriebnahme der Südkurve am Ostkreuz Bisher war diese Teilinbetriebnahme für Dezember 2014 vorgesehen, ist aber jetzt als Folge einer Umplanung des Zuführungsgleises der Nachtzusanlage in aller Stille mit sehr versteckter öffentlicher Bekanntgabe auf August 2015 verschoben worden.
- gleichzeitig Beibehaltung umsteigefreier S-Bahn-Linien von Erkner – Karlshorst über die gesamte Stadtbahn.
- Teilweise 2. S-Bahn-Gleis Schöneeweide – Spindlersfeld zur Verdichtung auf 10-min-Takt.

### **3.3. Zentrale Ost – West - Achse**

Infolge der verringerten Fahrzeugkapazitäten sind die S-Bahn-Züge auf der Stadtbahn oft stark überfüllt. Sofortige Abhilfe ist möglich, wenn der Takt des RE 1 zwischen Fürstenwalde und Potsdam – Werder und der Takt der RB 14 zwischen Flughafen BER und Nauen, beide mit Halt auch in Charlottenburg, verdichtet werden. Anzustreben ist eine Aufteilung in einen 30-min-Takt der langlaufenden schnellen, außerhalb Berlins nur wenig haltenden Linie und einen 30-min-Takt der Linie, die alle Unterwegshalte bedient.

Sinnvoll wäre, die langsame Linie mit der Linie Fürstenwalde – Bad Saarow mit geeigneten Fahrzeugen umsteigefrei zu verbinden und nach Reaktivierung der brachliegenden Strecke bis Beeskow zu verlängern.

### **Köpenick und Karlshorst**

Die Regionalbahnhöfe Köpenick und Karlshorst müssen im Zusammenhang mit dem geplanten Regionalbahnsteig Ostkreuz an der Frankfurter Bahn bewertet werden. Ostkreuz hat neben der Wohngebietserschließung herausragende Bedeutung als Umsteigebahnhof zu vielen S-Bahn-Linien und zum künftigen Ring-Regionalbahnsteig. Köpenick hat hohes Fahrgastaufkommen und bietet Umsteigemöglichkeiten zur äußeren Osttangente der Straßenbahn und zum Bus, aber nur für die Verbindung Potsdam – Berlin – Frankfurt (Oder). Karlshorst bietet Zustiegsmöglichkeit zum Flughafen BER und nach Cottbus (derzeit nicht, wäre aber sehr sinnvoll) und Umstieg zur inneren Osttangente der Straßenbahn Hohenschönhausen – Friedrichsfelde – Schöneeweide. Alle drei Regionalbahnhöfe haben

ihre eigene überörtliche Funktion und können sich trotz geringer Entfernung gegenseitig nicht ersetzen.

Karlshorst muss dauerhaft Regionalbahnhof bleiben, allerdings grundlegend modernisiert werden. Bahnsteige mittig über der Straßenbahn in der Treskowallee, mit dem Empfangsgebäude verbunden und barrierefrei. Die heutigen niedrigen und schmalen Regionalbahnsteige wurden im August 1961 in aller Eile für die Westberlin umgehenden Vorortzüge (genannt Sputnik) nach Potsdam - Werder errichtet, weil die S-Bahn-Strecke unterbrochen war. Die langen Wege und ungünstigen Treppen von den Außenbahnsteigen zum S-Bahnsteig und zur Straßenbahn und die fehlende Aufenthaltsqualität erklären die heute mäßigen Ein- und Aussteigerzahlen. Eine attraktivere Verkehrs- und Umsteigestation und ein dichter Takt der Regionalbahnhalte werden zu deutlich mehr Fahrgästen führen. Besondere Bedeutung hat die Umsteigemöglichkeit zur inneren Straßenbahn-Osttangente als Alternative zu den Autobahn- und Straßenausbauplänen des Berliner Senats und der Bezirke im Südosten.

Der Neubau des Regionalbahnhofs Köpenick und die Modernisierung des Regionalbahnhofs Karlshorst sind gleichermaßen wichtig und dringend.

Auch nach Eröffnung der Dresdner Bahn, die für die Flughafenanbindung über die Nord-Süd-Achse sehr wichtig ist, muss die Flughafenanbindung über die Ost-West-Achse, an der so bedeutende Quell- und Zielpunkte wie Zoo, Friedrichstraße, Alexanderplatz, Ostkreuz und eben auch Karlshorst liegen, gewährleistet bleiben.

Zu diskutieren ist, ob die Frankfurter Bahn in Wuhlheide einen weiteren Regionalbahnsteig erhalten soll, der die Vernetzungsfunktion mit der äußeren Regionalbahntangente zum Flughafen BER und Richtung Hohenschönhausen hätte. Die Verbindung von Zielona Góra, Frankfurt (Oder) und Fürstenwalde zum Flughafen BER müsste allerdings mit einer direkten Eilzugverbindung hergestellt werden.

Das Verkehrsbedürfnis für die drei dicht beieinander liegenden Regionalbahnhalte Köpenick, Karlshorst und Wuhlheide neben den schon vorhandenen S-Bahnsteigen verdeutlicht, welchen Nachteil das Nebeneinanderbestehen der Infrastruktur der beiden historisch gewachsenen Stromsysteme hat.

## **Spandau**

Bei der Planung des Bahnhofs Spandau wurde vorausgesetzt, dass das Gleichstrom-S-Bahn-Netz in der Ausdehnung von 1961 wieder hergestellt wird, also bis Falkensee und Staaken. Nachdem die S-Bahn Ende 1998 von Pichelsberg her wieder Spandau erreicht hatte, wurde der Weiterbau verschleppt. Inzwischen wurden die Stationen von Albrechtshof bis Nauen notgedrungen mit derzeit halbstündlichen Regionalbahnverbindungen angeschlossen. Auf der Schnellfahrstrecke Berlin – Hamburg mehren sich deshalb die gegenseitigen Behinderungen und lassen keine Nahverkehrsverdichtung mehr zu. Gleichzeitig ist der Fern- und Regionalbahnhof Spandau mit nur 4 Bahnsteigkanten zum Flaschenhals geworden, auf dem das Wenden von Zügen ausgeschlossen werden muss.

Von allen denkbaren Ausbauvarianten der Achse Spandau – Nauen erscheint die Verlängerung der Gleichstrom-S-Bahn bis Finkenkrug als sinnvollste. Diese würde die bestehenden Unterwegshalte und neue Stationen wie Hackbuschstraße bedienen. Dann können die 4 Bahnsteigkanten in Spandau die Eilzüge, die von der Ost-West-Achse und der Nord-Süd-Achse durchgebunden sind, im Halbstundentakt nach Falkensee, Brieselang und Nauen aufnehmen. Falls jedoch statt dessen der Takt der Regionalzüge auf allen Unterwegshalten verdichtet werden sollte, wäre die Fahrzeit ins Berliner Zentrum zwar kürzer, aber nur mit Erweiterung des Bahnhofs Spandau um 2 Bahnsteigkanten und mit zusätzlichen Nahverkehrsgleisen zwischen Spandau und Finkenkrug möglich.

## **Westkreuz**

Westkreuz ist derzeit vorwiegend Umsteigebahnhof zwischen den Stadtbahn- und Ringlinien der S-Bahn. Die Wirksamkeit des S-Bahnhofs kann mit Zugängen zu den angrenzenden Wohngebieten im Nordosten und Südosten und Busverknüpfung am westlich gelegenen Bahnhofsvorplatz deutlich erhöht werden. Außerdem ist es geboten, auch im Regionalverkehr – wie an den Kreuzen im Norden, Süden und demnächst im Osten - die mögliche Umsteigefunktion nutzbar zu machen. Naheliegend sind Regionalbahnsteige in der Ost-West-Verbindung mit möglichst kurzem Umsteigeweg zum Ring-S-Bahnsteig. Weitere Schritte sind Regionalbahnsteige an den Gleisen, die von Westend nach Grunewald führen (Innere Westtangente), und am Ring. Vom Regionalbahnhof Westkreuz wären das Messegelände und das ICC fußläufig erreichbar.

Zum Flügel von Zugteilen in der Ost-West-Achse bieten sich Falkensee, Elstal, Fürstenwalde und Frankfurt (Oder) an.

## **3.4. Radialverbindungen**

### **Kremmener Bahn**

Die Regionalverbindung von Wittstock, Neuruppin und Velten endet in der Regel am Rande Berlins. Die Weiterfahrt ins Zentrum erfordert ein Umsteigen in die S-Bahn in Hennigsdorf oder Spandau. Nur in der Hauptverkehrszeit nehmen einige Züge den zeitraubenden Umweg über Spandau bis Gesundbrunnen.

Wir unterstützen die Pläne, die S-Bahn-Strecke Schulzendorf – Tegel - Schönholz (Kremmener Bahn) zweigleisig auszubauen, zwischen Tegel und Schönholz das dritte Gleis für den Regionalverkehr zu errichten, Hennigsdorf – Tegel im Mischbetrieb S-Bahn / Dieseltriebzüge zu bedienen und damit den 10-Minuten-Takt der S-Bahn ab Tegel und den direkten durchgehenden Regionalverkehr nach Gesundbrunnen zu ermöglichen. Auch das berechtigte Bestreben der Stadt Velten nach schnellerer Anbindung an Berlin würde damit erfüllt werden können, und zwar besser als mit einer S-Bahn-Verlängerung. Der Ausbau der Kremmener Bahn für den Regionalverkehr wäre auch ein Beitrag, den Engpass Spandau zu entlasten.

Mittelfristig sind Varianten der Wechselstromelektrifizierung auf ganzer Länge, auf Teilabschnitten oder des Einsatzes von Zweisystemfahrzeugen mit Energiespeicher zu prüfen.

### **Heidekrautbahn**

Die brachliegende Trasse der Heidekrautbahn zwischen Basdorf und Wilhelmsruh sorgt für Umsteigezwang in Karow und beengte Betriebsführung am S-Bahnsteig in Karow. Dem wird in letzter Zeit mit einigen nach Gesundbrunnen weiterfahrenden Zügen begegnet, die dann aber in Karow und danach nicht mehr halten können. Die Reaktivierung der Strecke Schönwalde – Wilhelmsruh würde die Orte Mühlenbeck und Schildow sowie das Märkische Viertel mit seinem hohen Aufkommenspotenzial an die Eisenbahn anschließen und eine dauerhafte direkte Regionalbahnlinie zunächst mit Dieseltriebwagen von Groß-Schönebeck über Basdorf und Wilhelmsruh bis Gesundbrunnen ermöglichen. Zu untersuchen sind aber auch Alternativen wie S-Bahn-Ausbau von Wilhelmsruh bis Basdorf und Beibehaltung der

Linienführung über Karower Kreuz als Schnellverbindung nach Gesundbrunnen, zunächst mit Diesel.

Denkbar sind auch die Reaktivierung Wensickendorf – Liebenwalde und eine Querverbindung Basdorf - Oranienburg über die brachliegende Bahntrasse Schmachtenhagen – Sachsenhausen. Die spätere Wechselstromelektrifizierung der gesamten Heidekrautbahn würde durchgehende Züge in den Nord-Süd-Tunnel ermöglichen.

### **Wriezener Bahn und Ostbahn**

Die dieselbetriebenen Regionalzüge von Nordosten und Osten (Templin, Bad Freienwalde, Werneuchen, Kostrzyn, demnächst Gorzów in Polen) enden derzeit außerhalb des S-Bahn-Rings in Lichtenberg. Um direkte Verbindungen wenigstens bis an den S-Bahn-Ring herzustellen (wenn schon nicht, wie eigentlich erforderlich, über die gesamte Stadtbahn), werden die geplanten, aber gelegentlich in Frage gestellten Regionalbahnsteige in Ostkreuz unten an der Ostbahn benötigt für diejenigen Züge, die nicht über Ostkreuz oben Richtung Schöneweide – Flughafen BER weitergeführt werden. Zur attraktiven Gestaltung dieser Linien gehören auch die neuen Regionalbahnhalte Springpfuhl (Umstieg von der Wriezener Bahn zur TVO), Biesdorfer Kreuz (Umstieg von der Ostbahn zur äußeren Regionalbahn-TVO) und Mahlsdorf (Umstieg zwischen Ostbahn und äußerer Straßenbahn-TVO).

Die Bedeutung der Ostbahn als internationale Strecke auch für den Güterverkehr erfordert ihre baldige Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau für 160 km/h.

Die brachliegende Strecke Werneuchen - Wriezen sollte reaktiviert und im Stundentakt bedient werden. Sie verläuft zwar durch dünn besiedeltes Gebiet, stellt aber nach entsprechendem Ausbau für Wriezen und Bad Freienwalde eine schnellere Verbindung mit Berlin dar als auf dem derzeitigen Umweg über Eberswalde und eröffnet die Möglichkeit der Streckenreaktivierung über Neu Rüditz nach Godków in Polen.

Der dicht besiedelte Korridor Mahlsdorf – Strausberg einschließlich Altlandsberg und Rüdersdorf ist ungenügend im öffentlichen Verkehr erschlossen. Einen großen Mangel stellt der 40-min-S-Bahn-Takt zwischen Strausberg und Strausberg Nord dar. Der seit langem geplante zweigleisige Ausbau bis Hegermühle wäre eine Lösung. Um die Fahrzeit zum Berliner Stadtzentrum zu verkürzen, könnte aber die Bedienung auch auf Regionalbahnen im dichten Takt und Halten nur in Mahlsdorf und Strausberg (Vorstadt) umgestellt werden, zunächst im Dieselbetrieb, später unter Oberleitung.

Untersuchenswert ist, die brachliegende Zweigstrecke Hoppegarten – Altlandsberg und das Güterverkehrsgleis Fredersdorf – Rüdersdorf in die S-Bahn oder Regionalbahn einzubeziehen. Mehrere Bahnübergänge innerhalb der Siedlungsgebiete und überbaute Streckenabschnitte nach Altlandsberg zwingen teilweise zur Neutrassierung. In Rüdersdorf muss die Strecke in die Ortsmitte verlängert und mit der Straßenbahn verknüpft werden. Mit ausreichender Nachfrage ist zu rechnen, wenn dichter Takt und Direktverkehr mindestens bis Ostkreuz angeboten werden.

### **Görlitzer Bahn**

Der eingleisige Abschnitt der Strecke Berlin – Cottbus in Königs Wusterhausen und die niveaugleiche Kreuzung zwischen S-Bahn und Beeskower Regionalbahn machen diesen Bahnhof zum Problempunkt in der Fahrplangestaltung und zum verspätungsanfälligen Flaschenhals. Entweder muss der Bahnhof grundlegend umgebaut oder die S-Bahn-Strecke Grünau – Königs Wusterhausen auf Wechselstrombetrieb umgestellt werden. Im zweiten Fall würde der ohnehin erforderliche Regionalbahnsteig in Grünau zum Umsteigepunkt zur Gleichstrom-S-Bahn. Hier besteht Untersuchungs- und Handlungsbedarf.

## **Potsdam**

Die S-Bahn-Verbindung Berlin – Potsdam leidet unter planmäßigen Wartezeiten auf den Ausweichbahnhöfen Griebnitzsee und Babelsberg und unter Verspätungsanfälligkeit infolge der Eingleisigkeit zwischen Wannsee und Potsdam. Als erster Schritt mit überschaubarem Aufwand kann das 2. Gleis Babelsberg – Potsdam Hbf die planmäßige Warterei in Babelsberg um mehrere Minuten verkürzen. Mit vollständiger Zweigleisigkeit ab Wannsee gibt es keinen Zwangspunkt im Fahrplan mehr und keine Ursache für das Übertragen von Verspätungen in die Gegenrichtung. Zusätzliche Signale zwischen Wannsee und Griebnitzsee werden besonders dringend, falls die Höchstgeschwindigkeit der BR 481 auf 80 km/h beschränkt bleibt [7].

## **Wetzlarer Bahn**

Die Straßenbahnstrecke von der Potsdamer Innenstadt zu den Neubaugebieten Am Stern und Kirchsteigfeld überquert in den Drewitzer Nuthewiesen die Eisenbahnstrecke Wannsee – Michendorf – Belzig (Wetzlarer Bahn) ohne Umsteigemöglichkeit. Ein neuer Haltepunkt Nuthetal an dieser Kreuzungsstelle würde die Wirksamkeit der Wetzlarer Bahn deutlich erhöhen, indem die Straßenbahn ihr weitere Fahrgäste zuführt und Pendlern nach Berlin den zeitraubenden Umweg über Potsdam Hbf erspart.

Weiteren Zuspruch erhielten die Wetzlarer Bahn und die künftige Potsdamer Flughafenlinie, wenn ein neuer modernisierter Turmbahnhof Bergholz errichtet und die früher bestehende Umsteigemöglichkeit zwischen dem Außenring und der Radiallinie mit höherer Qualität wieder hergestellt werden würde.

## **Kleinmachnow und Stahnsdorf**

Nach Einstellung der S-Bahn-Strecken Wannsee – Stahnsdorf (Friedhofsbahn) im August 1961 und Zehlendorf – Düppel-Kleinmachnow besitzen die ausgedehnten Gemeinden Kleinmachnow und Stahnsdorf keinerlei Bahnverbindung mehr, aber bahnwürdiges Verkehrsaufkommen, das anteilig mit mehreren Buslinien und dem motorisierten Individualverkehr bewältigt wird.

Ein zeitgemäßes Verkehrsangebot für die Pendlerströme nach Berlin ist der S-Bahn-Ringschluss von Zehlendorf über Düppel, Kleinmachnow und Stahnsdorf nach Teltow Stadt unter Nutzung von Teilen der Trassen Potsdamer Stammbahn und Friedhofsbahn und der freigehaltenen Trasse in Fortsetzung der Friedhofsbahn. Zwei Stationen an der Stammbahn könnten Düppel und den Norden von Kleinmachnow, eine Station den Europark Dreilinden, eine Station den Stahnsdorfer Waldfriedhof, drei Stationen z. B. an den Schnittpunkten mit der Potsdamer Allee, dem Güterfelder Damm und der Ruhlsdorfer Straße den Süden Stahnsdorfs und eine Station an der Iserstraße das westliche Teltow erschließen.

Der S-Bahn-Ringschluss auf vorhandenen Trassen erreicht allerdings nicht die Ortszentren von Kleinmachnow und Stahnsdorf. Ebenso bestehen erhebliche Pendlerströme nach Potsdam. Hier drängt sich eine Straßenbahnabzweigung vom Neubaugebiet Am Stern entlang der Potsdamer Allee durch die Ortskerne von Stahnsdorf und Kleinmachnow über Düppel zum S-Bahnhof Mexikoplatz auf. Die Straßenbahn ist attraktiver, schneller und wirtschaftlicher als der heutige Busverkehr. An der Potsdamer Allee in Stahnsdorf und an der Karl-Marx-Straße/Benschallee zwischen Kleinmachnow und Düppel sind Umsteigestationen zur S-Bahn und zu den Buslinien, die die weitere Feinverteilung übernehmen, zu errichten. Innerhalb von Kleinmachnow kann die Straßenbahn über die Hohe Kiefer oder über den Zehlendorfer Damm oder über beide Streckenäste geführt werden.

Gleichzeitig soll die U-Bahn von Krumme Lanke zum neuen Umsteigepunkt Mexikoplatz verlängert werden [8].

### **Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn**

Die Strecke der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn wird zurzeit nur zwischen Hermannstraße und Rudow mäßig für den Güterverkehr genutzt. Die Idee der Reaktivierung vom Tempelhofer Feld aus für den Personenverkehr im Straßenbahnstandard mit anschließender Neubaustrecke über Wassmannsdorf (Umstieg zur S-Bahn), Selchow, Groß-Kienitz und Brusendorf nach Mittenwalde und Fortsetzung auf der brachliegenden Strecke über Motzen nach Töpchin [8] sollte ernsthaft vertieft und vorangebracht werden. In Ergänzung oder alternativ ist auch die Anbindung von Mittenwalde, Motzen und Töpchin über die reaktivierte Strecke von Königs Wusterhausen mit umsteigefreien Linien nach Berlin (mindestens Ostkreuz) verfolgenswert.

### **3.5. Tangentialverbindung Süd**

Eine wesentliche Aufgabe der südlichen Tangentialverbindung ist die schnelle Verbindung mehrerer Stadtteile Potsdams mit dem Flughafen BER. Die geplante Anfangslösung von Potsdam Hbf mit Wenden in Golm und dann ohne weiteren Halt über den Außenring ist unattraktiv und muss verbessert werden. Deshalb müssen zunächst die Turmbahnhöfe Pirschheide und Bergholz in modernisierter Form reaktiviert werden, um hier den Zustieg von Fahrgästen zu ermöglichen, und dann die Verbindungskurve von Potsdam Park Sanssouci zum südlichen Außenring (Wildparkkurve) gebaut werden. Mit weiteren Unterwegshalten wie Ahrensdorf, Diedersdorf und Struveshof sowie Umgestaltung des Kreuzes Genshagener Heide zu einem Turmbahnhof mit der Anhalter Bahn lassen sich weitere Fahrgastpotenziale erschließen.

Die Vielzahl der Verkehrsströme zwischen den jeweils 4 Zulaufstrecken zu den Kreuzen Pirschheide, Bergholz und Genshagener Heide kann man nicht alle mit Direktverbindungen abdecken, schon gar nicht im angemessen dichten Takt; das würde die Kapazität der Zulaufstrecken übersteigen und die Züge nicht genug auslasten. Also muss für die weniger starken Verkehrsströme das Umsteigen organisiert werden. Das geht am besten mit einem Turmbahnhof, bestehend aus Regionalbahnsteigen oben und unten.

Außer der Linie mit Unterwegshalten müsste dann eine schnelle Direktlinie eingerichtet werden. Hierfür könnte auch der südliche Innenring zwischen Halensee und Neukölln nach Wiederinbetriebnahme und Elektrifizierung genutzt werden oder der Laufweg Potsdamer Stammbahn – Dresdner Bahn mit Verbindungskurven bei Schöneberg und Südkreuz auf vorhandenem Bahngelände. Am Südlichen Innenring wären zweckmäßigerweise Regionalbahnsteige anzuordnen, mindestens in Südkreuz, evtl. auch in Hermannstraße und Bundesplatz.

Die seit langem geplante S-Bahn-Station am Südlichen Innenring zwischen Tempelhof und Hermannstraße würde die S-Bahn für weitere Fahrgäste direkt erreichbar machen. Sie müsste sowohl die Wohngebiete an der Oderstraße als auch das Tempelhofer Feld anbinden und sollte von vornherein als Umsteigepunkt zu einer Schnellstraßenbahn auf den Gleisen der ungenutzten Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn mit Verlängerung über den U-Bahnhof Paradenstraße zum Hermannplatz konzipiert werden [8].

### 3.6. Tangentialverbindung West

Zwischen dem Nordwesten Berlins und Potsdam bestehen keine Direktverbindungen, obwohl die vorhandenen Eisenbahnstrecken über den nordwestlichen Innenring und Grunewald das ohne weiteres ermöglichen. Dazu müssten die Linienführungen der Regionalbahnlinien so verlängert und verändert werden, dass sowohl Spandau und Falkensee als auch Jungfernheide und Gesundbrunnen direkt mit Potsdam verbunden werden. Die baubedingte Linienführung Griebnitzsee – Potsdam Hbf – Golm – Spandau, die im Dezember 2011 eingeführt wurde (nur 6 mal in der Hauptverkehrszeit direkt, außerhalb mit Umsteigen in Wustermark), muss verstetigt und verdichtet werden. Direktverbindungen nach Spandau sind für die Potsdamer Stationen zwischen Potsdam Hbf und Golm ebenso wie für die zwischen Michendorf und Wannsee wichtige Zubringer zum Fernverkehr; sie ersparen den Fahrgästen den Umweg über Berlin Hbf oder Zoo. Diese Linien müssen sinnvoll mit Linien über die Nord-Süd-Achse, die Stadtbahn und den nördlichen Innenring Gesundbrunnen – Lichtenberg / Ostkreuz – Schöneweide verbunden werden, weil in Spandau keine Bahnsteigkapazität für wendende Züge vorhanden ist.

Mit Regionalbahnsteigen am Westkreuz lässt sich die Wirksamkeit der Inneren Westtangente weiter erhöhen. Neben der Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn wären das Messegelände und das ICC fußläufig erreichbar.

Auf der Äußeren Westtangente Oranienburg – Hennigsdorf – Golm – Potsdam gibt es seit Dezember 2011 werktags wieder durchgehende Züge im 2-Stunden-Takt. Ein dichter Takt an allen Tagen würde den Nutzen der Verbindung erhöhen. Näher untersucht werden müsste, die heute geschlossenen Unterwegsstationen Schönwalde (mit Wansdorf und Bötzow im Einzugsgebiet), Satzkorn und Bornim-Grube, die nicht fußläufig zu den Orten liegen, wieder zu eröffnen und die Buslinien als ganztägige Zubringer auf diese Stationen auszurichten. Nicht zur Reaktivierung geeignet sind die ehemalige Station Falkenhagen, weil ihr Einzugsgebiet von Finkenkrug aus über die Hamburger Bahn besser erschlossen wird, und der ehemalige Haltepunkt Elstal am Außenring, weil die neue Station Elstal, ehemals Wustermark Rbf, an der Lehrter Bahn die Verkehrsaufgaben besser erfüllt.

### 3.7. Fernverkehr

Für die Fahrgäste ist wichtig, dass alle Züge einer Linie dieselben Fernbahnhöfe anfahren. Für den Ost-West-Verkehr sind das Ostbahnhof, Hauptbahnhof und Spandau. Wenn die DB sich gemeinsam mit der Fahrzeugindustrie bemühen würde, die überaus langen Abfertigungszeiten der Hochtechnologie-Züge zu verkürzen, könnten auch die am vorteilhaft gelegenen Bahnhof Zoo entlangfahrenden Züge dort ohne nennenswerte Verlängerung der Beförderungszeit halten. Am Hauptbahnhof oben wären dann weniger Ein- und Aussteiger, die Verspätungen infolge verstopfter Bahnsteige, die im Bereich der Lichtschächte zu schmal sind, ließen sich vermeiden.

Die Halte in Nord-Süd-Richtung sind Gesundbrunnen oder Spandau, Hauptbahnhof und Südkreuz. Zweifellos hat Südkreuz ein höheres Fahrgastpotenzial als der ungünstig gelegene Ostbahnhof. Trotzdem sollten im Interesse der leichten Merkbarkeit des Fahrplans alle Züge Richtung Westen, die in Berlin beginnen oder enden, die Stadtbahn benutzen, mit wesentlich kürzerer Leerfahrt zum ICE-Werk Rummelsburg als von Südkreuz. Für den Fernverkehr gilt der gleiche Grundsatz wie für den Nahverkehr: Jede Stunde zur selben Minute an derselben Station, und nicht davon abweichen!

Die Lage des Flughafenbahnhofs BER ist nur für eine einzige Fernverkehrslinie geeignet: für den wieder einzuführenden Interregio nach Cottbus und weiter nach Görlitz und Wrocław. Forderungen nach weiteren Fernverkehrshalten verkennen, dass die Hauptverkehrsströme im Fernverkehr zum Stadtgebiet Berlin gerichtet sind, der Umweg (z. B. von Dresden oder

Leipzig) über den Flughafen nur einer geringen Minderheit der Fahrgäste zugute käme und die Linienverlängerung (z. B. von Hamburg oder Hannover) nicht zum Wartungskonzept der DB passt und auch nur einer geringen Minderheit nützen würde. Einzelne „Alibi-Züge“ in Tagesrandlage, wie sie die DB jetzt auf politischen Druck plant, sind nicht verkehrswirksam.

Stattdessen muss es aus allen Hauptrichtungen Brandenburgs und Westpolens stündlich umsteigefreie Verbindungen zum Flughafen BER geben, entweder kombiniert mit der jeweiligen Linie zum Stadtzentrum oder zusätzlich (wie z. B. aus Richtung Poznan – Frankfurt (Oder)).

Im Rahmen eines deutschlandweiten integralen Taktfahrplans sind schnelle Fernverkehrsverbindungen im Stundentakt mit den anderen Ballungsräumen und Großstädten in Deutschland, Polen, Tschechien und Dänemark anzustreben. Diese müssen ergänzt werden durch ein dichteres Netz vertakteter Fernverkehrszüge in der Art der früheren Interregio, auch nach Rostock, Stralsund, Szczecin – Gdansk, Wrocław, Cottbus – Görlitz - Jelenia Gora / Liberec, Chemnitz, Plauen – Regensburg und Magdeburg – Goslar.

Wir unterstützen fahrzeitverkürzende Ausbaumaßnahmen auf Fernverkehrsstrecken, ganz besonders in den aufkommensstarken Verbindungen nach Dresden und ins Ruhrgebiet. Alle von Berlin ausgehenden Hauptstrecken müssen mindestens für 160 km/h hergerichtet werden. Das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, das derzeit aus Richtung Hannover und Hamburg und künftig noch aus Richtung Erfurt vor Berlin endet, muss in Richtung Polen und Tschechien erweitert werden. Auf diese Weise kann die Mobilität über größere Entfernungen bei vermindertem Flugverkehr gesichert werden.

#### **4. Verkehrspolitische Rahmenbedingungen für die Eisenbahn verbessern**

Einige Maßnahmen lassen sich kurzfristig auch unter den gegenwärtig ungünstigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen für die Eisenbahn verwirklichen. Gleichzeitig muss auf bessere Rahmenbedingungen hingewirkt werden.

##### **4.1. In Deutschland und Europa**

Die Landesparlamente und -regierungen von Berlin und Brandenburg werden aufgerufen, sich auf Bundes- und Europa-Ebene für nachstehende bessere Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr einzusetzen.

Die bisher nur auf Bauprojekte ausgerichtete Bundesverkehrswegeplanung muss durch eine gesamthafte Bundesverkehrsplanung ersetzt werden. Sie muss flächendeckenden öffentlichen Verkehr, angebotsorientierte Linien, Takte und Fahrzeugkapazitäten, die Vernetzung und Kooperation der Verkehrsmittel und Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beinhalten. Notwendige Eisenbahnausbaumaßnahmen sind aus einem deutschlandweiten integralen Taktfahrplan für Fern- und Nahverkehr abzuleiten. Landesverkehrspläne müssen den Bundesverkehrsplan nach den gleichen Grundsätzen konkretisieren und ergänzen.

Die Verkehrsfinanzierung ist auf Bundesebene mit folgenden Zielen zu reformieren:

- Mehr Geld für den Eisenbahnverkehr und alle anderen Formen des umweltgerechten Verkehrs.
- Kein Geld für neue Straßen und neue Autoabstellplätze; Straßenunterhaltung auf Straßen mit öffentlichem Busverkehr und die Fuß- und Radwege konzentrieren.
- Mit wahrheitsgemäßer Kostenanlastung des Straßenverkehrs nach dem Verursacherprinzip eine derzeit ungenutzte Finanzierungsquelle erschließen.



- Aufheben der willkürlichen Trennung zwischen Fern- und Nahverkehr bei den Verkehrswegeinvestitionen, den Verkehrsleistungen und Tarifen.
- Ein neues Verkehrsfinanzierungsgesetz muss dauerhaft die ausreichende finanzielle Ausstattung des Bundes, der Länder, Kreise und Kommunen sichern, und zwar sowohl für Instandhaltung und Ersatzinvestitionen, notwendige Ausbaumaßnahmen und die Bestellerentgelte für Verkehrsleistungen. Die bisher zersplitterten Regelungen im Bundesschienenwegeausbaugesetz, Regionalisierungsgesetz, Entflechtungsgesetz (früher GVFG) und Personenbeförderungsgesetz müssen zusammengefasst und vereinheitlicht werden.

Wir brauchen ein integriertes staatlich geleitetes Eisenbahnunternehmen für die Hauptstrecken, großen Knoten und Ballungsgebiete. In abgeschlossenen Nebennetzen sind regional arbeitende Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen vorteilhaft.

Die Möglichkeit der Direktvergabe von Schienenverkehrsleistungen ist abzusichern und das Wettbewerbsrecht ergänzen.

Auf europäischer Ebene sind Rahmenbedingungen erforderlich, die den elektrischen Stadt- und Regionalverkehr und den internationalen Eisenbahnverkehr fördern.

#### **4.2. In Berlin und Brandenburg**

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) hat die Aufgabe, im Auftrag beider Länder eine gesamthafte Entwicklung der Region nach den Maßstäben dieses Eisenbahnkonzepts zu planen und umzusetzen.

Die Landesparlamente und -regierungen von Berlin und Brandenburg werden aufgerufen,

- Struktur und Arbeitsweise des VBB und des Centers Nahverkehr Berlin (CNB) zu überprüfen, eine verständliche Aufgabenverteilung, die Einflussmöglichkeit der Landesparlamente und -regierungen und der Fahrgastvertretungen herzustellen
- die benötigten Bundesmittel für Bestellerentgelte rechtzeitig anzumelden
- mehr Verkehrsleistungen auf den bestehenden Regionalbahnstrecken zu bestellen
- unverzüglich mit konkreter Planung der notwendigen Infrastrukturerweiterungen zu beginnen oder diese zu veranlassen. Dabei muss ein gemeinsames Verkehrsgebiet Berlin / Brandenburg zugrunde gelegt und egoistisches Handeln in Ländergrenzen überwunden werden. Alle benötigten Ausbauten müssen vorausschauend bis zur Planfeststellung vorbereitet werden und dann, wenn sich eine Finanzierungsmöglichkeit ergibt, nach Prioritäten umgehend verwirklicht werden (Schubladenplanung).
- Wohnsiedlungen, Industrie, Gewerbe, Handels-, Kultur- und Bildungseinrichtungen nur noch entlang der Schienenverkehrsachsen zu entwickeln, die Zersiedlung schrittweise abzubauen und Flächennutzungspläne, Bebauungspläne, Stadtentwicklungspläne, Nahverkehrspläne und Haushaltspläne daran anzupassen.
- Fahrgastverbände und Gewerkschaften stärker in die Angebots- und Infrastrukturplanung einzubeziehen.
- für jede Legislaturperiode die Planungs- und Ausbauprojekte zu vereinbaren und deren Umsetzung gemeinsam zu kontrollieren.
- bei der Vergabe von Schienenverkehrsleistungen soziale Anforderungen einzuhalten und vorrangig die Direktvergabe zu nutzen.
- die Angebots- und Infrastrukturplanung mit den benachbarten Bundesländern und Wojwodschaften zu koordinieren.

Die Umsetzung des vorstehenden Konzepts muss unter Berücksichtigung der Tendenz zu immer knapper und teurer werdendem Erdöl und Kraftstoff und dem damit zwangsläufig

einhergehenden Rückgang des individuellen Kfz-Verkehrs vorangebracht werden. Das Elektroauto stellt nur einen sehr begrenzten Ersatz dar. Die Eisenbahn muss sich rechtzeitig darauf vorbereiten, einen großen Teil der Verkehrsströme aufzunehmen.

## Anhang

### Rangfolge der Maßnahmen

#### Mehr Züge auf vorhandenen oder im Bau befindlichen Strecken

- Zentrale Nord-Süd-Achse (Nauen / Eberswalde – Luckenwalde / Flughafen)
- Innere Regionalbahn-Osttangente (Hohenschönhausen – Ostkreuz – Flughafen)
- Innere Straßenbahn-Osttangente (Hohenschönhausen – Karlshorst – Schöneweide / Köpenick)
- S-Bahn Westkreuz – Stadtbahn – Königs Wusterhausen / Schönefeld / Erkner
- Zentrale Ost-West-Achse (Potsdam - Stadtbahn – Fürstenwalde)
- Innere Westtangente (Nauen – Spandau / Gesundbrunnen – Wannsee – Potsdam / Michendorf)
- Äußere Westtangente (Oranienburg - Hennigsdorf – Golm – Potsdam)

#### Allerdingendste Ausbau- und Neubaumaßnahme

- Dresdner Bahn (Südkreuz – Glasower Damm / Blankenfelde) mit Regionalbahnhof Buckower Chaussee

#### Vorrangige Ausbau- und Neubaumaßnahmen

- Ostkreuz mit allen Regionalbahnsteigen an allen drei Strecken
- Babelsberg – Potsdam Hbf (2. S-Bahn-Gleis)
- Spandau – Finkenkrug (Gleichstrom-S-Bahn)
- Strausberg – Strausberg Nord (2. Gleis für Gleichstrom-S-Bahn oder Regionalbahn)
- Regionalbahnsteige Köpenick und Karlshorst
- Kremmener Bahn (Hennigsdorf – Schönholz, S-Bahn und Regionalbahn)
- Heidekrautbahn (Basdorf – Wilhelmsruh)
- Regionalbahnsteig Mahlsdorf

#### Dringend planerisch voranzubringende Ausbau- und Neubaumaßnahmen

- Nordbahn (Birkenwerder – Bornholmer Straße)
- Potsdamer Stammbahn (Potsdamer Platz – Wannsee)
- Äußere Osttangente als Wechselstrom-S-Bahn (Karower Kreuz – Wuhlheide – Grünau) mit mehreren Umsteigebahnhöfen zu S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus
- Äußere Straßenbahn-Osttangente (Hellersdorf – Mahlsdorf – Köpenick)
- Umsteigebahnhof Karower Kreuz mit durchgehend zweigleisiger Stettiner Bahn
- Umsteigebahnhöfe Pirschheide und Bergholz
- Wannsee – Babelsberg (2. S-Bahn-Gleis)

#### Planerisch voranzubringende Aus- und Neubaumaßnahmen

- Schöneweide – Spindlersfeld 2. S-Bahn-Gleis
- Zehlendorf – Stahnsdorf – Teltow Stadt (Gleichstrom-S-Bahn)
- Potsdam Am Stern – Stahnsdorf - Kleinmachnow - Mexikoplatz (Straßenbahn)
- Krumme Lanke – Mexikoplatz (U-Bahn)
- Regionalbahnhof Nuthetal an der Wetzlarer Bahn
- Wildparkkurve (Park Sanssouci – südlicher Außenring)
- Umsteigebahnhof Genshagener Heide
- Regionalbahnhöfe Ahrensdorf und Diedersdorf am südlichen Außenring
- Regionalbahnhöfe Pankow und Buch
- Regionalbahn-Umsteigebahnhof Westkreuz
- Ostbahn 2. Gleis, 160 km/h und elektrifizieren

- S-Bahnhof Tempelhofer Feld/Oderstraße
- S-Bahnhof Kamenzer Damm

### Untersuchen

- Regionalbahnsteige am südlichen Innenring (Südkreuz, Hermannstraße, Bundesplatz)
- Umbau Königs Wusterhausen
- Regionalbahnhof Wuhlheide an der Frankfurter Bahn
- Reaktivierung Wensickendorf – Liebenwalde
- Reaktivierung Oranienburg – Basdorf
- Reaktivierung Werneuchen - Wriezen
- Fredersdorf – Rüdersdorf
- Hoppegarten – Altlandsberg (Gleichstrom-S-Bahn)
- Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn (im Straßenbahn-Standard)
- Karower Kreuz – Hohen Neuendorf / Birkenwerder (Wechselstrom-S-Bahn anstelle der Gleichstrom-S-Bahn)

### **Quellen**

[1] Deutsche Reichsbahn und Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe Berlin  
„Eisenbahnkonzeption für Berlin“ vom 21.04.1992

[2] Andersen „Berlin – ungenutzte Kapazitäten auf Jahrzehnte“ in Eisenbahnrevue  
International 10/2005

[3] Schröter „Berliner Nord-Süd-Tunnel überdimensioniert?“ in Eisenbahnrevue International  
3/2006

[4] Gumprecht/Walf „Wechselstrom-S-Bahnen zwischen Berlin und Brandenburg“ in  
Eisenbahntechnische Rundschau 2006 Heft 1 / 2

[5] Gumprecht/Walf „Wechselstrom-S-Bahnen in Berlin – Kernelement des SX-Konzepts“ in  
Eisenbahnrevue International 10/2006

[6] Blome/Weckend „Ein Flughafen Express mit gesamtstädtischem verkehrlichen Nutzen für  
Berlin“ in Eisenbahntechnische Rundschau 2010 Heft 5

[7] IGEB S-Bahn und Regionalverkehr „Stabilisierung der S 7 und S 5“ in Signal Heft 1/2012

[8] Dokumentation der 4. Verkehrskonferenz „Neue ökologische Verkehrslösungen im  
Berliner Süden“ vom 11.09.2010