

Berliner Innenring – Nutzung und Ausbau

1. ANLASS

Der Berliner Koalitionsvertrag 2021 bis 2026 enthält unter anderem die Aussage „... wird sich die Koalition gegenüber dem Bund für die Elektrifizierung des Berliner Südrings für den Regionalverkehr mit zusätzlichem Halt auf dem Südring einsetzen und die Aufnahme in i2030 vorschlagen.“

Damit ist die Frage aufgeworfen, warum der Südring für den Regionalverkehr elektrifiziert, aber der bereits elektrifizierte Nordring nicht stärker oder überhaupt für den Regionalverkehr genutzt werden soll.

In diesem Zusammenhang sind weitere Konzepte und Ideen zur Nutzung und zum Ausbau des gesamten Innenrings (einschließlich S-Bahn, Fernverkehr und Güterverkehr) zu betrachten und zu bewerten. Grundlage ist eine unveröffentlichte Ausarbeitung des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) vom 09.11.2021.

Geklärt werden muss auch das Verhältnis zu der Aussage im Koalitionsvertrag „Die Koalition ... unterstützt ... die Vorschläge ... zu kapazitätssteigernden Maßnahmen der bestehenden Schieneninfrastruktur“, also der Stadtbahn und der Nord-Süd-Verbindung.

Bauarbeiten und Störungen, die Erklärung der Stadtbahn und der Nord-Süd-Verbindung zu „Überlasteten Schienenwegen“ und politische Vorgaben des Bundes (Verdoppelung des Schienenpersonenverkehrs und des Schienengüterverkehrs) erfordern nach 2035 weitere Kapazitäten im Berliner Eisenbahnnetz. Der Berliner Innenring (BIR) kommt dabei der polyzentrischen Stadtstruktur Berlins entgegen.

2. ANALYSE

2.1 Bisherige Konzepte und Ideen

Das Konzept der IG Nahverkehr „Mehr Eisenbahn in Berlin und Umland“ vom August 2018 enthält für den gesamten Innenring als 1. Priorität den ganztägigen 5-min-Takt der S-Bahn mit 8-Wagen-Zügen. Als 2. Priorität wurden hauptsächlich die Nutzung des elektrifizierten nördlichen Innenrings für tangentiale Regionalverbindungen und die Elektrifizierung des vorhandenen südlichen Innenrings gefordert. In 3. Priorität sollten vor allem die Lücke bei Trepow wiederaufgebaut, der gesamte Innenring zur vollwertigen Strecke für den Regionalverkehr mit tangentialen Linien ausgebaut und neue Stationen an den Regionalverkehrsgleisen und den S-Bahn-Gleisen errichtet werden.

Das BSBB-Zielkonzept enthält für die Etappe bis 2035 „Regionalbahnsteige Westkreuz und Messe Nord am BIR, ..., Verlängerung von Linien von der Lehrter Bahn bis Westkreuz ...“, in

der Rubrik „Bau bis 2040“ die Maßnahme „Lückenschluss Südring Treptower Park – Neukölln; Elektrifizierung des südlichen BIR, Regionalbahnsteig Südkreuz, Möglichkeit tangentialer R-Linien, Umleitungsstrecke im Störfungsfall“. Für 2025 ist die Weiterführung der RB 21 von Spandau über Gesundbrunnen nach Lichtenberg beschrieben.

Die Liniengraphik des Deutschlandtakt-Zielfahrplans zeigt Regionalverkehr von der Potsdamer Stammbahn unter anderem über den südöstlichen Innenring, der dann wieder vollständig aufgebaut werden müsste, nach Ostkreuz.

Im Wahlkampf 2021 wurden Ideen geäußert, die Regionalgleise des Innenrings vollständig wieder aufzubauen und zusätzlich zur S-Bahn mit Wechselstromzügen den gesamten Ring zu befahren.

Gemäß unserem „Leitbild Mobilität in Berlin“ vom Mai 2015 treten wir im Güterverkehr unter anderem für folgende Entwicklungen ein: „Die Flächen ehemaliger Rangier- oder Ortsgüterbahnhöfe zunächst freihalten, dann dort Umschlagstellen errichten und den lokalen Güterumschlag Schiene / Straße und Eisenbahn / Straßenbahn organisieren. ... Container und Wechselaufbauten mit der Eisenbahn zu den Umschlagstellen fahren und dort ohne Kran auf Lastkraftwagen (Lkw) umladen, also mit Umladevorrichtungen, die am Lkw angebracht sind.“ Dazu bietet der Innenring gute Möglichkeiten. Der Koalitionsvertrag enthält die verkürzte Formulierung „Bestehende und noch vorhandene Flächen des Schienengüterverkehrs sollen genutzt und für die City-Logistik ertüchtigt werden.“

2.2 S-Bahn

S-Bahn im Bestand

Die Gleichstrom-S-Bahn-Strecke des Innenrings ist durchgehend zweigleisig. Der Vollring wird in der Hauptverkehrszeit (HVZ) im 5-min-Takt, sonst im 10-min-Takt oder 5-5-10-min-Takt befahren. Da die Nachfrage ständig steigt, wurden und werden die Verkehrszeiten des 5-min-Takts weiterhin schrittweise ausgedehnt. Wenn nach Neubeschaffung ausreichend Fahrzeuge vorhanden sein werden, sollen 8-Wagen-Züge statt heute 6-Wagen-Zügen eingesetzt werden.

Auf Teilstrecken werden die Vollring-Linien mit Tangentiallinien überlagert: Schönhauser Allee – Treptower Park im 10-min-Takt, Westend – Neukölln, Südkreuz – Neukölln und Hermannstraße – Neukölln jeweils in 20-min-Takten. Die so entstehenden zeitweiligen Zugfolgen 2 min – 3 min sind bei Bedarf und Fahrzeugverfügbarkeit auf fast den ganzen Ring ausdehnungsfähig, außer Gesundbrunnen – Schönhauser Allee und Neukölln – Treptower Park wegen der abzweigenden Linien. Damit bestehen noch etliche bisher unausgeschöpfte Reserven, die Fahrtenanzahl und das Platzangebot zu erhöhen. Dazu würde auch der Einsatz von 8-Wagen-Zügen auf allen tangentialen Linien beitragen.

Die 60 min Fahrtdauer für die volle Ringfahrt ist angemessen und lässt sich auch **mit** zwei weiteren Stationen (Treptower Kreuz und Oderstraße/Tempelhofer Feld) einhalten. Das Beschleunigungsvermögen der neuen Fahrzeuge dürfte dafür ausreichen. Die Haltezeiten lassen sich verkürzen, besonders die zu langen Türöffnungs-, Vorwarn- und Türschließzeiten.

S-Bahn-Erweiterungen

Senat und DB AG planen im gemeinsamen Projekt i2030, die in Jungfernheide vom nördlichen Innenring abzweigende Siemensbahn (zunächst bis Gartenfeld) einschließlich eines dritten Bahnsteiggleises in Jungfernheide wiederaufzubauen. In diesem Projekt werden auch andere S-Bahn-Stationen daraufhin geprüft, ob sie ein drittes Bahnsteiggleis erhalten sollen: Halensee, Westend, Westhafen, Neukölln.

Im Dezember 2022 soll von Wedding her eine Neubau-Strecke zu einem Behelfsbahnsteig Invalidenstraße in der Nähe des Hauptbahnhofs als erstes Teilstück der zweiten Nord-Süd-S-Bahn-Strecke (bekannt als „S 21“) eröffnet und mit einer kurzen Pendellinie ab Gesundbrunnen (S15) bedient werden. Später (vielleicht 2026) soll auch eine neue, schon im Bau befindliche, Verbindungskurve von Westhafen her ergänzt, ein S-Bahnsteig am Hauptbahnhof tief fertiggestellt und mit weiteren Linien bedient werden. Der 2. Bauabschnitt bis zum Potsdamer Platz hatte Planungsbeginn. Dies alles ist beim Ausbau des Innenrings mitzubedenken.

2.3 Infrastruktur der Fern- und Regionalgleise im Istzustand

Eine zweigleisige **elektrifizierte Strecke** besteht von Westkreuz (Abzweigstelle Halensee Nordkopf) über Gesundbrunnen bis Treptower Kreuz, wo sie ohne Betriebsstelle mit einer Verbindungskurve in die Görlitzer Bahn übergeht. Bahnsteige sind in Gesundbrunnen und Ostkreuz vorhanden, in Jungfernheide jedoch nur an der parallel verlaufenden Strecke Spandau – Hauptbahnhof.

Eine **nicht elektrifizierte Strecke** ist zweigleisig von Westkreuz bis Tempelhof und eingleisig von Tempelhof bis Treptow Güterbahnhof vorhanden. Etwa 1 km von Treptow Gbf bis zum Treptower Kreuz fehlt völlig.

Folgende **abzweigende elektrifizierte Strecken** sind vorhanden:

- Abzweig Halensee Nordkopf – Grunewald (zweigleisig niveaugleich, südwärts)
- Abzweig Charlottenburg – Abzweig Wiesendamm (eingleisig niveaugleich, nordwärts)
- Gesundbrunnen – Abzweig Bornholmer Straße (zweigleisig niveaufrei, ostwärts)
- Abzweig Schönhauser Allee – Abzweig Bornholmer Straße (zweigleisig niveaugleich, westwärts)
- Abzweig Frankfurter Allee – Abzweig Gabelung (zweigleisig niveaugleich, südwärts)
- Ostkreuz – Abzweig Gabelung (zweigleisig niveaugleich, nordwärts).

Von der Abzweigstelle Gabelung führen mehrere Gleise in den Bahnhof Lichtenberg und eine zweigleisige Strecke nach Rummelsburg, wobei aber die Überführung über die Frankfurter Bahn in Rummelsburg vor 10 Jahren kurzfristig nur eingleisig saniert wurde.

Im Bahnhof Moabit ist der Innenring überwiegend niveaugleich mit der Strecke Spandau – Hauptbahnhof verknüpft.

Abzweigende nicht elektrifizierte Strecken sind:

- Halensee – Grunewald (eingleisig, niveaugleich, nordwärts)
- Moabit – Hamburger und Lehrter Bahnhof (HuL) (eingleisig niveaugleich, von HuL Anschlussgleis zum Güterverkehrszentrum Westhafen; ist zur Elektrifizierung vorgesehen)
- Tempelhof – Abzweig Südennde (eingleisig, westwärts)
- Neukölln – Abzweig Baumschulenweg (eingleisig, ostwärts).

Einen **Engpass** stellt die Teilstrecke Abzweig Wedding – Gesundbrunnen dar, die nur zwei Gleise aufweist, aber von den Zügen der Nord-Süd-Verbindung mitbenutzt werden muss. DB Netz hat im Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) Nord-Süd lediglich für den Bahnhof Gesundbrunnen einige kleinere kapazitätserhöhende Maßnahmen vorgeschlagen (Weichen, Zwischensignale, Bahnsteigverlängerungen), nicht für den davor liegenden Streckenabschnitt.

2.4 Derzeitige Nutzung der Fern- und Regionalgleise

Den nördlichen Innenring zwischen Wedding und Gesundbrunnen befahren planmäßig **ICE und IC** sowie zwischen Gesundbrunnen und Frankfurter Allee Leerfahrten von und zur Abstell- und Behandlungsanlage Rummelsburg. Mit der geplanten Inbetriebnahme einer Abstell- und Behandlungsanlage für den Fernverkehr in Schönholz und der geforderten vermehrten Durchbindung der Fernzüge lassen sich diese Fahrten erheblich verringern.

Die einzige dauerhafte **Regionalverkehrslinie**, die zwei Stationen (Jungfernheide und Gesundbrunnen) mit Wechsel der Strecken bedient, ist der RE6 (Prignitz-Express) im 60-min-Takt. Vorübergehend bis zur Inbetriebnahme der Dresdener Bahn hält auch der sogenannte Flughafen-Express (FEX, Hauptbahnhof tief – Flughafen BER) in Gesundbrunnen und Ostkreuz zweimal stündlich im Wackeltakt. Auf dem kurzen Stück von Ostkreuz bis Treptower Kreuz benutzen den Innenring planmäßig die RB24 (Eberswalde – Senftenberg) und voraussichtlich ab Dezember 2022 die RB32 (Oranienburg – Ludwigsfelde). Gelegentlich finden auch andere **betriebliche Fahrten** zwischen Schönhauser Allee und Treptower Kreuz statt.

Den elektrifizierten Teil des Innenrings befahren planmäßig einige **Güterzüge** mit Start oder Ziel in Moabit (die zum Teil über den auf zwei Gleise reduzierten Wendebahnhof HuL den Anschluss Westhafen erreichen) und Greifswalder Straße, aber auch durchlaufende Güterzüge, die im Stadtgebiet unerwünscht sind. Der nichtelektrifizierte südliche Innenring wird gelegentlich von Güterzügen mit Start oder Ziel Neukölln, Treptow Gbf oder Marienfelde befahren, ebenso von unerwünschten durchlaufenden Güterzügen in Dieseltraktion. Er ist nicht an den Ostring, sondern über die eingleisige Verbindungsstrecke Neukölln – Baumschulenweg an die Görlitzer Bahn angeschlossen.

Große Bedeutung besitzt der Innenring für **Umleitungsverkehr**. Mehrfach wurden Regional- und Fernzüge wegen planmäßiger oder plötzlicher störungsbedingter Sperrungen der Stadtbahn über den nördlichen Innenring umgeleitet, häufig der RE2 Wittenberge – Spandau – Gesundbrunnen – Lichtenberg – Cottbus. Während verschiedener Sperrungen am Karower Kreuz wurden monatelang Regionalzüge von Ostkreuz nach Blankenburg – Bernau oder von Gesundbrunnen nach Lichtenberg – Bernau über den nordöstlichen Innenring umgeleitet.

2.5 Potenziale, Ausbaubedarf und Probleme im Personenverkehr

2.5.1 Fahrzeitvergleich und Erschließungsvergleich S-Bahn / Regionalexpress

Die Fahrzeit der S-Bahn Gesundbrunnen – Ostkreuz beträgt 15 min, in der Gegenrichtung 14 min. Der FEX legt diese 8,9 km planmäßig in 8 min zurück; das ergibt eine Beförderungsgeschwindigkeit von 67 km/h.

Werden die 8 min Fahrzeit des FEX hochgerechnet auf die gesamte Ringlänge von 37 km, ergeben sich ohne Haltezeiten rund 33 min. Bei 6 Halten ließe sich der Ring planmäßig in 40 min umrunden, bei maximal 10 Stationen (siehe Abschnitt 2.5.6) in 45 min. Die S-Bahn hält an 27 Stationen, mit den angedachten neuen an 29 Stationen.

Eine Regionallinie rund um den gesamten Innenring würde in einigen stark nachgefragten Punkt-zu-Punkt-Verbindungen im 10-min-Takt oder 15-min-Takt (statt 5-min-Takt der S-Bahn) Fahrzeitverkürzungen bei Viertelumrundung um 6 bis 8 min, bei Halbumrundung um 10 bis 12 min bringen. Für einige wenige Verbindungen (z. B. Messe Nord – Ostkreuz) wäre das von Bedeutung, für viele andere, vor allem zu den Zwischenhalten, kaum.

2.5.2 Kurzfristig den Nordring besser nutzen

Von größerem Interesse und Nutzen dürften tangentielle Regionalverkehrs-Verbindungen sein, die den Innenring abschnittsweise befahren, Umsteigen an den Schnittpunkten mit den Radialen ersparen und dadurch die Beförderungszeit von und zu Stationen außerhalb des Innenrings verkürzen.

Zum Ausnutzen des vorhandenen, akzeptabel ausgebauten Nordrings bietet sich an, die RB13, die zurzeit nur montags bis freitags in der HVZ zwischen Wustermark und Jungfernheide (und anschließender Leerfahrt bis Moabit) im Stundentakt verkehrt, täglich ganztags bis Lichtenberg zu verlängern. Im Engpassabschnitt Wedding – Gesundbrunnen wäre die

RB13 bis auf weiteres das neunte Zugpaar pro Stunde (nach RE3, RE5, RE6, zweimal FEX, zwei ICE/IC-Linien und einem Güterzugpaar in manchen Stunden). Im Bahnhof Gesundbrunnen kommen in Spitzenstunden maximal zwei wendende Linien dazu (RB27, RE66); die sechs Bahnsteiggleise dürften dafür ausreichen und sollen laut PEK mit Gleisabschnittssignalen für Doppelnutzungen ertüchtigt werden.

2.5.3 Südring als Ausweich- und Umleitungsstrecke ausbauen

Die naheliegendste Ausbaumaßnahme ist die **Elektrifizierung des vorhandenen Südrings Westkreuz – Baumschulenweg**. Dann stünde eine weitere Umleitungsstrecke für Leerzüge oder im Einzelfall auch für besetzte Reisezüge mit Haltemöglichkeit für begrenzte Zuglängen in Schöneweide zur Verfügung. Dann könnten allerdings auch Berlin durchfahrende Güterzüge mit elektrischer Traktion die Strecke nutzen; das streben wir nicht an. Wenn auch anfangs keine kürzeren Blockabschnitte benötigt werden, ist es sinnvoll, sie im Hinblick auf den weiteren Ausbau gleichzeitig mit der Elektrifizierung herzustellen.

Die DB Netz AG hatte Planungen zur Elektrifizierung des Südrings aufgenommen, aber 2017 wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit abgebrochen. Im Lärmschutzgutachten war eine Kombination der Verkehrswege als Berechnungsgrundlage vorgesehen, so dass die DB wahrscheinlich auch die Lärmschutzmaßnahmen für die dicht daneben verlaufende Autobahn hätte finanzieren müssen. Lärmschutz an der Autobahn ist dringend notwendig, aber nach dem Verursacherprinzip zu finanzieren.

Mit zwei **Erweiterungen** ließe sich der Nutzen des elektrifizierten vorhandenen Südrings vergrößern: Die Wiederherstellung des zweiten Gleises von Tempelhof bis Neukölln erhöht die Kapazität. Das Gelände dafür ist vorhanden, bauliche Schwierigkeiten sind nicht zu erwarten. Eingleisig verbliebe nur die Verbindungsstrecke Neukölln – Baumschulenweg (3 km), die in die Görlitzer Bahn niveaugleich einfädelt. Baulich aufwändiger und kostenintensiver ist in Südkreuz ein fernverkehrstauglicher, also 400 m langer, Bahnsteig an den Ringgleisen mit Zugängen und Übergängen zu den vorhandenen Bahnsteigen und mit einem ebenso langen, östlich mittig angeordneten Wendegleis. Damit bekäme der Südring eine Verkehrsstation für den Regional- und Fernverkehr.

Im elektrifizierten Zustand mit beiden Erweiterungen stellt der Südring eine übergangsweise akzeptable **Ausweichstrecke** für den Fall der Stadtbahn-Sperrung dar. Dieser Fall wird unter anderem eintreten, wenn die notwendigen kapazitätserhöhenden Maßnahmen auf der Stadtbahn durchgeführt werden (Überleitweichen, Blockverdichtung, ETCS).

Gelegentlich geäußerte Ideen, den Südring **anstelle der Stadtbahn** auszubauen, sind abzulehnen. Ausbau und Elektrifizierung des Südrings ist als Vorlaufmaßnahme für die Ertüchtigung der Stadtbahn einzustufen. Denn hinsichtlich der Erschließung des von der Stadtbahn berührten Zentrums und der anderen Stadtteile kann der Südring die Stadtbahn nicht ersetzen. Nach Herstellung der vollen Leistungsfähigkeit der Stadtbahn soll diese weiterhin den Hauptanteil des Ost-West-Verkehrs aufnehmen; der Südring fungiert dann als Ergänzungs- und Ausweichstrecke.

Der Hauptverkehrsstrom zwischen den Stationen der künftigen Potsdamer Stammbahn wird auf die Nord-Süd-Verbindung gerichtet sein. Die viergleisige Nord-Süd-Verbindung ist noch aufnahmefähig und soll nach den Absichten von DB Netz im PEK, die wir voll unterstützen, für noch höhere Streckenkapazität hergerichtet werden. Aus Kapazitätsgründen wäre es nicht erforderlich, einen Teil der Züge von der Potsdamer Stammbahn auf den Südring abzuleiten. Aber die Erreichbarkeit des Fernbahnhofs Südkreuz von den Stammbahn-Stationen her ohne nochmaliges Umsteigen in Schöneberg stellt zweifellos einen Attraktivitätsgewinn dar. Der Wiederaufbau der **Südostkurve bei Schöneberg** darf aber nicht zum Vernachlässigen der Kapazitätserhöhung der Nord-Süd-Verbindung führen. Der Ring-Regionalbahnsteig Südkreuz mit einem östlichen Wendegleis kann dann Endpunkt für einen Halbstundentakt

von der Potsdamer Stammbahn sein, zusätzlich zu den Zügen Richtung Potsdamer Platz – Hauptbahnhof. Untersucht werden muss, ob die Südostkurve eingleisig oder zweigleisig ausgeführt und ob sie niveaugleich oder niveaufrei angebunden werden soll.

2.5.4 Der westliche Innenring

Das BSBB-Zielkonzept sieht für die Zeitstufe 2035 vor, zwei RB-Linien von Spandau über Messe Nord nach **Westkreuz** oben zu verlängern und zur Regio-S-Bahn (RSB) im 30-min-Takt zusammenzufassen: eine, die bis dahin in Spandau endet, und eine, die bis dahin über Jungfernheide – Gesundbrunnen nach Lichtenberg verlaufen soll. Dazu müssten in Westkreuz an den Ringgleisen ein Regionalbahnsteig mit guten Umsteigemöglichkeiten zunächst zu den S-Bahnsteigen der Stadtbahn und des Innenrings und in **Messe Nord** ein Regionalbahnsteig mit guten Umsteigeverhältnissen zur U-Bahn (Kaiserdamm) und zur Ring-S-Bahn gebaut werden. Ob die Verbindungskurve Abzweig Wiesendamm – Abzweig Charlottenburg (nördlich von Westend) zweigleisig oder niveaufrei ausgebaut werden muss, wäre noch zu prüfen. Fahrgäste aus dem Raum Elstal – Spandau kämen auf diese Weise der Innenstadt und den zahlreichen weiterführenden S-Bahn-Linien sowie der U-Bahn näher und hätten eine Direktverbindung zum Messegelände.

Der Ring-Regionalbahnsteig in Westkreuz muss so angelegt werden, dass der Umsteigeweg zum künftigen Regionalbahnsteig der Stadtbahn möglichst kurz ist (also südlicher als der S-Bahnsteig). Schließlich soll Westkreuz in fernerer Zukunft ein ähnlicher Verknüpfungspunkt zwischen den Linien der S-Bahn und der Regio-S-Bahn werden wie Ostkreuz, Südkreuz und Gesundbrunnen.

Beim Lückenschluss muss von vornherein berücksichtigt werden, dass in einem fernerem Endzustand ein Turmbahnhof **Treptower Kreuz** benötigt wird, der auf dem Ring einen zweigleisigen S-Bahnsteig und einen zweigleisigen Regionalbahnsteig und unten an der künftig notwendigen zweiten West-Ost-S-Bahn-Strecke Potsdamer Platz – Görlitzer Bahnhof – Plänterwald einen zweigleisigen Bahnsteig aufweist. Ein solcher Umsteigepunkt ist dem bisher angedachten und im Flächennutzungsplan weiter südlich freigehaltenen Standort Kieffholzstraße vorzuziehen.

2.5.6 Neue Regionalbahnstationen

Die RB- oder RSB-Linien, die künftig Teile des Innenrings benutzen, sollen einerseits schneller vorankommen als die parallel verlaufende S-Bahn, also nur ausgewählte Stationen bedienen, aber andererseits starke Aufkommensgebiete nicht ohne Halt durchfahren. Die bestehenden und zuvor diskutierten Stationen (Jungfernheide, Gesundbrunnen, Ostkreuz, Treptower Kreuz, Südkreuz, Westkreuz und Messe Nord) haben ihre Hauptfunktion als Verknüpfungspunkt und sollen daneben der Ortserschließung dienen. Hohes lokales Verkehrspotenzial besteht aber auch im Nordosten und in Neukölln. Dieses könnte über Regionalbahnstationen in Greifswalder Straße oder Landsberger Allee – zwischen diesen wäre noch abzuwägen und zu entscheiden – und in Neukölln oder Hermannstraße – ebenfalls nach Abwägung – erschlossen werden. Gleichzeitig wären diese Stationen Verknüpfungspunkte mit radialen Straßenbahn- und U-Bahn-Strecken. Im Südwesten käme noch Bundesplatz als Verknüpfungspunkt mit der U-Bahn und für lokales Verkehrsaufkommen in Frage. Dann sind es 10 Regionalbahnstationen am Innenring. Die Ringgleise in Jungfernheide müssen einen Bahnsteig bekommen.

2.5.7 Zukünftige Tangentialverbindungen

Tangentialverkehr über Teilstrecken des Innenrings vermindert Umsteigezwänge, schafft mehr Direktverbindungen und verkürzt die Beförderungszeiten. Fraglich ist aber, welche Taktdichte erforderlich ist und angeboten werden kann. Stundentakte sind für Innenstadtbereiche nicht attraktiv genug. Anzustreben und vermutlich auch machbar sind 30-min-Takte.

Mit dem Fortschreiten des schrittweisen Ausbaus steht der Innenring für Regio-S-Bahnlinien oder andere Regionalverkehrsverbindungen zur Verfügung, die über das BSBB-Zielkonzept hinausgehen. Es ist zu früh, **zukünftige** konkrete Linienführungen festzuschreiben. **Denkbare Tangentialverbindungen**, eventuell als Regio-S-Bahn, sind z. B. Michendorf – Messe Nord – Gesundbrunnen – Bernau, Spandau – Gesundbrunnen – Lichtenberg – Köpenick, Spandau – Messe Nord – Südkreuz – Schöneweide, Zehlendorf – Südkreuz – Ostkreuz; jeweils mit geeigneten Endpunkten im Umland. Auch von Potsdam ließen sich zu den Kreisstädten wie Eberswalde, Seelow, Lübbenau und Cottbus über den nördlichen bzw. südlichen Innenring Direktverbindungen im Stundentakt oder Halbstundentakt herstellen, die über die Stadtbahn oder die Nord-Süd-Verbindung nicht ohne weiteres möglich wären.

Das **Ein- und Ausfädeln** auf dem Innenring selbst dürfte kein Problem sein, da wenig anderer fest eingeplanter Zugverkehr zu erwarten ist. Für das Ein- und Ausfädeln auf den Radialstrecken sind die baulichen Voraussetzungen wie oben beschrieben vorhanden oder müssen geschaffen oder verbessert werden.

Das schwierigste Problem wird vermutlich sein, die **Fahrlagen** einer Tangentiallinie auf ihren beiden Außenästen mit den Fahrlagen der Durchmesserlinien (Stadtbahn, Nord-Süd) so abzustimmen, dass sich die Takte sinnvoll überlagern und keine Wartezeiten entstehen.

2.6 Potenziale, Ausbaubedarf und Probleme im Ortsgüterverkehr

2.6.1 Wirtschaftsverkehrskonzept

Die stadtzenturnahelage des Innenrings bietet sich an, hier Ortsgüterverkehrsanlagen im Kombinierten Verkehr zu betreiben, um so weit wie möglich auf der Schiene an die Quell- und Zielpunkte heranzufahren und den Lkw-Nachlauf und -Vorlauf so kurz wie möglich zu halten. Platzsparend könnten hier Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger ohne Kran horizontal umgeschlagen werden. Solch ein Umschlagplatz besteht aus einem zuglangen Gleis, einer zweispurigen Ladestraße und etwas Aufstellfläche. Die Vorteile und das Potenzial dieser modernen Technologie, besonders den erheblichen Unterschied zwischen Portal- und Umschlagvorrichtung am Lkw hinsichtlich Investition und Flächenverbrauch, hält der Senat unverständlicherweise für untergeordnet, wie aus seiner Antwort vom 21.12.2021 auf eine Schriftliche Anfrage hervorgeht.

Seit 2005 gibt es das „Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept Berlin“ (IWK). Hierzu fasste der Senat im August 2021 einen Beschluss und erstellte eine Bestandsanalyse zu bi- und trimodalen Umschlagknoten, deren Inhalte im einzelnen jedoch nicht bekannt sind.

2.6.2 Verlorene und verfügbare Standorte

In den 1990er Jahren waren am Innenring noch 11 Güterbahnhöfe in Betrieb oder zumindest flächenmäßig vorhanden. Das IWK von 2005 enthielt nur noch 6 Güterbahnhöfe: Moabit, Westhafen, Greifswalder Straße, Treptow Güterbahnhof, Neukölln und Tempelhof. Nicht mehr enthalten waren Hamburger und Lehrter Bahnhof, Frankfurter Allee, Wilmersdorf, Halensee und Charlottenburg Güterbahnhof. Inzwischen werden nur noch Westhafen, Moabit, Greifswalder Straße und Treptow für Güterverkehrszwecke genutzt.

Für den Hamburger und Lehrter Bahnhof, Neukölln und Wilmersdorf sind bereits im Flächennutzungsplan bahnfremde Nutzungen vorgesehen und zum Teil in der Umsetzungsphase. Laut Senatsantwort enthalten deren Bebauungspläne (B-Pläne) nur bahnfremde Nutzungen. Halensee ist nicht erwähnt, aber auch schon bahnfremd bebaut worden. Diese 4 Flächen sind für die City-Logistik verloren. Die Fläche des ehemaligen Containerbahnhofs Frankfurter Allee wird laut Senatsantwort für den 17. Bauabschnitt der Stadtautobahn A100 freigehalten.

Lediglich für den Westhafen sieht der Senat eine Perspektive als großer trimodaler Umschlagplatz Eisenbahn / Schiff / Lkw. Nicht beantwortet hat der Senat die Fragen nach dem Status und seinen Absichten bei Moabit, Greifswalder Straße, Treptow, Tempelhof und Charlottenburg. Das deutet darauf hin, dass hierfür die Aussage „Die Eisenbahnflächen sind überwiegend planfestgestellte Bahnflächen“ zutrifft und dass sie zum „Suchraum“ für potenzielle Lösungen „neuer schienenbasierter städtischer Logistikkonzepte mit kurzen Vor- und Nachläufen im Straßenraum“ gehören.

Die Bundesregierung teilte am 28.07. 2021 in einer Antwort auf die Kleine Anfrage „Aktueller Stand der Nutzung von Bahnimmobilien“ mit, dass die Grundstücke in Tempelhof und Frankfurter Allee „für eine Eignung als City-Logistik identifiziert“ wurden.

2.6.3. Flächenpotenziale für bessere City-Logistik

Im Dezember 2021 beauftragte der Senat eine „Studie zu Potenzialen und Wirkungen von Mikro-Depots im Land Berlin“. Es gilt zu beobachten und zu gewährleisten, dass darin die künftige Logistik-Nutzung der noch verfügbaren Flächen herausgearbeitet wird. Das betrifft

- Moabit: Die Fläche südlich des Innenrings liegt zwar in unmittelbarer Nähe des Westhafens, ist aber eisenbahnseitig ohne aufwändiges Rangieren schneller erreichbar.
- Greifswalder Straße: Dem Vernehmen nach will der Großverlader Dyckerhoff Zementwerke den Zementumschlag dort aufgeben. In diesem Fall eignet sich das Gelände sehr gut für einen lokalen Umschlagplatz. Bekannt gewordene Absichten des Senats, den Güterbahnhof zu schließen, sind abwegig und dürfen nicht umgesetzt werden; wobei nicht klar ist, ob hiermit das Gelände am ehemaligen Güterboden westlich der Greifswalder Straße oder der Zementumschlagplatz östlich der Greifswalder Straße gemeint ist.
- Frankfurter Allee: Konsequente Umwelt- und Klimapolitik erfordert, das Ziel der Verlängerung der Autobahn A 100 (auch als Stadtstraße) aufzugeben und auf diesem hervorragend geeigneten Gelände erneut einen Güterumschlagplatz einzurichten.
- Treptow: Neben dem ausgedehnten Kies- und Sandlagerplatz der Fa. Heidelberger Beton dürfte noch Platz für einen öffentlichen lokalen Güterumschlagplatz sein.
- Neukölln: Herauszufinden ist, ob es noch Flächenanteile gibt, die nicht verplant sind.
- Tempelhof: Für die noch freien Flächen des ehemaligen Rangierbahnhofs an der Ringbahn kann umgehend eine Entscheidung für das seit langem angedachte Güterverkehrszentrum getroffen werden.
- Charlottenburg: Nördlich des S-Bahnhofs Westend befindet sich zwischen der Regionalstrecke und der S-Bahnstrecke ein langer schmaler brachliegender Geländestreifen. Ebenso liegen noch Teile des ehemaligen Güterbahnhofs auf der Südostseite der Kurve Westend – Jungfernheide brach.

2.6.4 Zulaufstrecken des Güterverkehrs

Das Problem, dass die Zulaufstrecken zum Innenring mit dem zu erweiternden Personenverkehr stark ausgelastet sein werden und außerdem noch Güterverkehr aufnehmen sollen, ist lösbar: Die dezentralen Güterumschlagplätze würden maximal alle 4 Stunden bedient werden (eher seltener), zum Beispiel vom Rangierbahnhof Seddin über die Wetzlarer Bahn und den elektrifizierten Südring oder ab Grünauer Kreuz über die Görlitzer Bahn zum Innenring. Um mehrere solcher Umschlagplätze anzufahren, reicht eine Fahrplantrasse pro Stunde und Richtung, die sich außerhalb der Hauptverkehrszeit auf dem Innenring und einer dieser

Zulaufstrecken einplanen lassen dürfte. Mit diesen wenigen Zugfahrten wird auch der andernfalls durch zahlreiche Lkw auftretende Straßenverkehrslärm erheblich reduziert.

Auf die Frage nach der Sicherung der Streckenkapazität der zulaufenden Radialstrecken und Verbindungskurven verwies der Senat auf die Zuständigkeit der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und hielt sich zurück mit der Aussage „Der Senat setzt sich für eine angemessene Anbindung und Ausgestaltung ein.“

3. ZUSAMMENFASSUNG: ZIEL UND AUSBAUSCHRITTE

Ziel ist der vollständige zweigleisige elektrifizierte Wiederaufbau des Innenrings einschließlich neuer Stationen und mit Güterumschlagstellen. Er hat Bedeutung als Regelstrecke für die Regio-S-Bahn, als Ausweich- und Umleitungsstrecke, für Betriebsfahrten und in geringem Maße für Ortsgüterverkehr. Insgesamt ist der Wiederaufbau ein großes Vorhaben, das die zahlreichen anderen Ausbaunotwendigkeiten im Großknoten Berlin nicht verzögern darf, aber unterstützen soll, notfalls zeitlich anschließend.

Aus der vorstehenden Analyse wurde im Koordinierungsteam des BSBB nachstehendes **Stufenkonzept** abgeleitet. In diesen Ausbaustufen soll schrittweise auf das Gesamtziel hingearbeitet werden.

Ohne Ausbau kann der im Regionalverkehr bislang kaum bediente Innenring sofort genutzt werden: als nördliche Tangente Spandau – Nordring – Lichtenberg mit den Stationen Jungfernheide und Gesundbrunnen.

Ausbaustufen

1. Blockverdichtung und Elektrifizierung der vorhandenen Gleise Westkreuz – Neukölln – Baumschulenweg. Lärmschutz mit verursachergerechter Finanzierung.
2. Wiederherstellung des 2. Gleises von Tempelhof bis Neukölln, elektrifiziert.
3. Neuer Mittelbahnsteig in Südkreuz, 400 m lang, mit Zugängen und Übergängen zu den vorhandenen Bahnsteigen, östlich davon ein ebenso langes Wendegleis in Mittellage.
4. Wiederherstellung der Südostkurve von der Potsdamer Stammbahn in Schöneberg, gleichzeitig mit dem Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn.
5. Neue Regionalbahnsteige in Westkreuz und Messe Nord mit Zugängen und Übergängen zu den vorhandenen S-Bahnsteigen und zur U-Bahn.
6. Zweigleisige elektrifizierte Strecke Neukölln – Treptower Kreuz mit niveaufreier Einbindung der von Schöneweide kommenden Görlitzer Bahn.

Die folgenden Schritte gehen über das BSBB-Zielkonzept 2035 hinaus, müssen aber bei den vorhergehenden Schritten mitgedacht werden.

7. Umgehende Flächensicherung für künftige lokale Güterumschlagstellen, gleichzeitig mit der Ausbaustufe 1.
8. Neuer Regionalbahnsteig an den Ringgleisen in Jungfernheide.
9. Ausbau von Westkreuz zum Umsteigeknoten mit einem Regionalbahnsteig der Stadtbahn.

10. Bei Realisierung der S-Bahn-Strecke Potsdamer Platz – Görlitzer Bahnhof – Plänterwald Ausbau des Treptower Kreuzes zum Turmbahnhof mit S-Bahnsteig und Regionalbahnsteig auf dem Ring.
11. Weitere Regionalverkehrs-Stationen im Nordosten (Greifswalder Straße oder Landsberger Allee), im Südosten (Neukölln oder Hermannstraße) und im Südwesten (Bundesplatz) als Verknüpfungspunkte mit den kreuzenden Straßenbahn- und U-Bahn-Linien.
12. Einrichten mehrerer Güterumschlagstellen für den kranlosen horizontalen Umschlag von Containern, Wechselaufbauten und Sattelaufliegern im Kombinierten Verkehr, gleichzeitig mit den Maßnahmen im Personenverkehr.

Nicht anzustreben sind

- ein Wechselstrom-Vollring parallel zur S-Bahn
- Durchgangsgüterverkehr
- Ausbau des Innenrings anstelle von Stadtbahn oder Nord-Süd-Verbindung.