

Erarbeitet von Februar bis August 2018

Stand 25. August 2018

Mehr Eisenbahn in Berlin und Umland

Nachstehendes Eisenbahnkonzept der LINKEN Berlin bezieht sich vorwiegend auf den Personenverkehr. Hiermit wird das Eisenbahnkonzept von 2012 aktualisiert, und zwar

- auf der Grundlage des „Leitbildes Mobilität in Berlin“ von 2015
- zur Konkretisierung dieses für den Regional-, Vorort- und S-Bahn-Verkehr
- unter besonderer Berücksichtigung
 - der laufenden Ausschreibungen im Regional-, Vorort- und S-Bahn-Verkehr
 - des Investitionskonzepts i2030 Brandenburg / Berlin / DB AG und
 - der wachsenden Probleme im Pendlerverkehr Berlin – Umland.

Inhaltsverzeichnis

1. Ziele
2. Grundsätze der Verkehrs- und Betriebsplanung
3. Technische und Organisatorische Weiterentwicklung der Verkehrssysteme
4. Verkehrskorridore (ab Seite 7)

1. Ziele

Aus den bekannten Gründen der Mobilitätssicherung für alle unter den Bedingungen der fortschreitenden Klimakatastrophe ist unser Ziel:

Mehr Fahrgäste im Fern-, Regional- und Nahverkehr auf der Schiene!

Auf die Eisenbahn bezogen führt der Weg dahin über:

1. Mehr und längere Züge auf vorhandenen, auch auf ungenutzten, Eisenbahnstrecken einsetzen, und zwar nach einem angebotsorientierten Fahrplan im dichten Takt zu allen Tageszeiten.
2. Mehr Gleise und Stationen errichten, Leistungsfähigkeit und Fahrgastfreundlichkeit der vorhandenen erhöhen.
3. Zuverlässiges, bequemes und angenehmes Reisen gewährleisten.

2. Grundsätze der Verkehrs- und Betriebsplanung

Theoretisch unstrittig sind die im „Leitbild Mobilität in Berlin“ definierten Grundsätze: dichter Takt, umsteigefreie übersichtliche Linien zu allen Tageszeiten mit guten Anschlüssen. In der sehr umfangreichen Ausschreibung für den Regional- und Vorortverkehr im sogenannten „Elbe-Spree-Netz“, mit der Angebotsdichte, Sitzplatzkapazität und Fahrplan bis zum Jahr 2034 festgelegt werden, sind sie jedoch völlig unzureichend verwirklicht. Um den wachsenden Pendlerverkehr und die gewünschte Mehrnutzung der Eisenbahn zu bewältigen, besteht hier erheblicher Nachbesserungsbedarf, und zwar noch vor dem Abschluss der Verkehrsverträge.

Vorausgesetzt wird die schon vielfach geforderte ganzheitliche länderübergreifende Betrachtung und Planung von Regionalverkehr und S-Bahn, obwohl das noch nicht bei allen Entscheidungsträgern selbstverständlich ist. Die Erkenntnis, die Eisenbahnachsen als Siedlungsachsen zu betrachten und in der Nähe der Eisenbahnstrecken Wohnungen und Gewerbe anzusiedeln, setzt sich mehr und mehr durch.

Wenn man möglichst viele Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr gewinnen will, müssen aber auch folgende Grundsätze der Verkehrs- und Betriebsplanung, die immer wieder missachtet oder in Frage gestellt werden, schrittweise verwirklicht werden.

Gerechtigkeit zwischen Eisenbahn und Auto

Gleichzeitig mit allen Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den öffentlichen Verkehr müssen die derzeit sehr komfortablen Bedingungen für den Motorisierten Individualverkehr auf ein umweltverträgliches, wirtschaftlich und sozial gerechtes Maß reduziert werden (z. B. weniger Fahrspuren, keine unentgeltlichen und insgesamt weniger Abstellplätze).

Ungenutzte Eisenbahntrassen

Ungenutzte Eisenbahntrassen (z. B. Friedhofsbahn Wannsee – Stahnsdorf und Verlängerung bis Teltow Stadt, Siemensbahn (Jungfernheide – Gartenfeld, Heidekrautbahn Wilhelmsruh – Schönwalde) und Eisenbahnflächen (ehemalige Rangier- und Güterbahnhöfe oder Teile davon) dürfen nicht bebaut werden. Sie können vorübergehend als Grünzüge oder Grünflächen genutzt werden und sind für eine spätere Eisenbahnnutzung freizuhalten. Denn neue Strecken zu bauen, ist außerordentlich schwierig und langwierig, wenn dafür erst Gelände erworben oder freigemacht werden muss.

Nicht ausgelastete Strecken

Vorhandene Strecken, die nicht voll ausgelastet sind, bieten sich für die Aufnahme oder Verdichtung des Nahverkehrs an. Daraus folgt, mehrere Strecken, die zurzeit nur dem Güterverkehr oder Betriebsfahrten dienen oder nicht ausgelastet sind, in Abstimmung mit der Stadt- und Regionalentwicklung planmäßig mit Nahverkehrslinien zu belegen (z. B. Nord-Süd-Verbindung, Innenring, Außenring, Fredersdorf - Rüdersdorf). Dies wäre auch ein Beitrag, die zeitweiligen Einschränkungen im Gleichstrom-S-Bahn-Betrieb (durch Eingleisigkeit oder Fahrzeugmangel) solange aufzufangen, bis auch deren Angebot bedarfsgerecht erhöht werden kann.

Stationsdichte

Wo sich Strecken kreuzen oder berühren, sind Umsteigestationen zu schaffen und gute Anschlüsse herzustellen (z. B. Karower Kreuz, Grünau). Das gilt auch für das Vernetzen des Regional-, Vorort- und S-Bahn-Verkehrs mit U-Bahn-, Straßenbahn- und überörtlichen Buslinien (z. B. Biesdorf Süd, Gleisdreieck, Buckower Chaussee, Ruhleben).

Dort wo Verkehrsaufkommen besteht (Wohngebiete, Arbeitsstätten, Einkaufseinrichtungen, öffentliche Einrichtungen, Freizeit- und Erholungsgebiete), sind Zugangsstellen zu den öffentlichen Verkehrsmitteln (Stationen, Haltestellen) anzulegen, und dort müssen die Verkehrsmittel in angemessenem Takt halten. Daraus folgt, dass mehr Zugangsstellen zum Erschließen von Verkehrsaufkommen gebraucht werden (z. B. Borsigwalde, Oderstraße / Tempelhofer Feld, Kamenzer Damm) und vorhandene Bahnsteige weitere Zugänge erhalten müssen, selbstverständlich barrierefrei.

Stationen sollen möglichst nahe an den Ortszentren oder anderen Verkehrsquellen und -zielen angelegt werden. Wenn das nicht möglich ist, verkürzen neue Haltepunkte immerhin die Zugangswege zur S-Bahn oder Vorortbahn, vergrößern die fußläufigen und mit Fahrrad erreichbaren Einzugsgebiete (z. B. in Stahnsdorf und am vorgeschlagenen Haltepunkt Bötzwow).

Stationsumfeld

Der Zugang vom Straßenraum und vom Umfeld zu den Stationen muss von weitem erkennbar, lebendig mit Geschäften und Versorgungseinrichtungen und barrierefrei (auch an Bordsteinkanten) gestaltet werden. Flächen zum massenhaften Abstellen von Autos an Bahnstationen (Park&Ride) sind nur außerhalb der Stadtgrenze sinnvoll, wo wegen der geringeren Siedlungsdichte öffentlicher Zubringerverkehr nicht ausreichend gewährleistet werden kann. An allen Stationen werden dagegen ausreichend Fahrradabstellplätze benötigt.

Schnelligkeit, Häufigkeit, Direktheit

Je länger der zu fahrende Weg ist, desto größer ist das Bedürfnis der Fahrgäste nach kurzer Fahrzeit, also Schnelligkeit des Verkehrsmittels. Je kürzer der zu fahrende Weg ist, desto weniger werden Wartezeiten auf den nächsten Zug akzeptiert, desto dichter muss also der Takt sein.

Längere Züge sind zwar wirtschaftlicher als dichterer Takt. Aber kürzere Taktzeit ist zu bevorzugen, weil man damit mehr Fahrgäste gewinnt als mit längeren Zügen.

Ein weiteres Bedürfnis ist das nach möglichst wenigen Umsteigevorgängen, also nach Direktverbindungen. Dieses ist vor allem in den größten Verkehrsströmen zu erfüllen, da die Anzahl möglicher Direktverbindungen begrenzt ist.

Angebotshierarchie

Die Ziele Schnelligkeit (durch wenige Halte) und hohe Erschließungswirkung (durch viele Halte) stehen bei größer werdenden Entfernungen im Widerspruch zueinander. Um beiden Zielen gerecht zu werden, ist nicht nur zwischen Fern- und Nahverkehr zu trennen, sondern auch innerhalb des Nahverkehrs weiter abzustufen: (weitlaufender) Regionalverkehr, Vorortverkehr, Stadtverkehr (S-Bahn). (Im ländlichen Raum außerdem noch Lokal- oder Ortsverkehr.) Für die Radialstrecken ergibt sich daraus, dass eine dreistufige Angebotshierarchie sinnvoll ist:

- S-Bahn mit recht hoher Stationsdichte und dichter Zugfolge,
- Vorortzüge mit allen Halten in der Innenstadt, einigen Halten im B-Bereich oder bis zum S-Bahn-Endpunkt und allen Halten darüber hinaus und
- Regionalzüge mit allen Halten in der Innenstadt und wenigen Halten darüber hinaus. Das bedeutet, dass die Stationen, die wir auf den Radialstrecken zwischen Innenring und S-Bahn-Endpunkt fordern, nicht in jedem Fall auch von den langlaufenden Regionalzügen bedient werden müssen. Die vielerorts selbstverständliche Trennung von Regional- und Vorortverkehr ist auch im Berliner Umland dringend notwendig, um die wachsenden Pendlerverkehre (sowohl die langlaufenden als auch die aus den näheren Vororten) qualitätsgerecht zu bewältigen.

Parallelverkehr

Die geforderten Halte für Vorortzüge im Berliner Stadtgebiet haben in erster Linie die Aufgabe, Verkehrsströme von dort nach weiter außen und umgekehrt aufzunehmen. Allerdings erfüllen sie auch Verkehrsbedürfnisse von dort in die Innenstadt und zurück, parallel und in Ergänzung oder in Konkurrenz zur Gleichstrom-S-Bahn, obwohl diese einen dichteren Takt bietet. Wenn der Parallelverkehr begrenzt werden soll, muss die Gleichstrom-S-Bahn hinsichtlich Schnelligkeit und Komfort attraktiver gemacht werden.

Linienlänge

Regional- und Vorortzüge sollen im Stadtzentrum mehrmals halten, aber nicht dort beginnen und enden. Sie sollen möglichst nicht an beiden Enden sehr weit ins Umland fahren, sondern sich im Stadtgebiet überlagern. Die Fahrplantrassen lassen sich leichter planen und vorteilhafter verknüpfen, wenn eine lange Radiallinie (z. B. Regionalverkehr Cottbus – Berlin) mit einer kurzen (Vorortverkehr Berlin – Nauen) zu Cottbus – Nauen verknüpft wird. Dann ist auch eine höhere Pünktlichkeit zu erwarten.

Gleichstrom / Wechselstrom

Die Zugkategorie S-Bahn ist nicht unbedingt an Gleichstrom und Stromschiene gebunden. Wie in vielen anderen Städten ließe sich auch in Berlin auf Wechselstromstrecken unter Oberleitung S-Bahn-Verkehr oder S-Bahn-ähnlicher Verkehr organisieren.

Die Frage nach den sinnvollen Endpunkten des Gleichstrombetriebs, der nicht in jedem Fall mit dem Endpunkt der Zugkategorie S-Bahn zusammenfallen muss, kann nur streckenspezifisch in Abwägung zwischen den Verkehrsströmen, den Streckenkapazitäten und baulichen Gegebenheiten beantwortet werden.

Angesichts des großen Erweiterungs- und Ausbaubedarfs von Regional-, Vorort- und S-Bahn-Verkehr ist der Umbau von Gleichstrom-S-Bahn-Strecken auf Wechselstrom keine aktuelle Haupt-Arbeitsrichtung und sollte vorerst auf Ausnahmen beschränkt bleiben (eventuell Strausberg – Strausberg Nord).

Strecken Neubau

Streckenverlängerungen (wie Teltow – Stahnsdorf, Zehlendorf – Dreilinden) und neue innerstädtische Ergänzungsstrecken (wie Jungfernheide – Gartenstadt – Hakenfelde) bieten sich an, ins Gleichstromnetz einbezogen zu werden. Andererseits lassen sich bestehende Wechselstromstrecken (wie Spandau – Wustermark, Wannsee – Seddin, östlicher Außenring) gut für S-Bahn-Verkehr unter Wechselstrom nutzen.

Weitere Strecken bedürfen einer vertieften Abwägung, ob und wie weit sie ins Gleichstrom- oder Wechselstromnetz oder in beide einbezogen werden sollen (Spandau - Nauen, Potsdam – Werder / Golm, Blankenfelde – Wünsdorf, Hennigsdorf – Velten).

Lärm

Lärm auf Eisenbahnstrecken ist vor allem an seiner Quelle, den Rädern im Zusammenwirken mit den Schienen, einzudämmen. Erforderlichenfalls müssen streckenseitig zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen an vorhandenen und neu zu bauenden Eisenbahnstrecken getroffen werden. Zu bevorzugen sind neuartige niedrige schallreflektierende Schutzwände, die unmittelbar am Gleis angeordnet sind und den Fahrgästen die seitliche Sicht nicht versperren. Nur wenn diese nicht ausreichen, können höhere Schutzwände akzeptiert werden.

Realistischer Fahrplan

Voraussetzungen für einen fahrgastorientierten realistischen Fahrplan sind ausreichende Infrastruktur (zweite Streckengleise, Ausweichgleise, Überwerfungsbauwerke, ausreichend

Bahnsteiggleise, stufenfreier Ein- und Ausstieg an der Bahnsteigkante, optimale Blockabschnittslängen) und knapp gehaltene Zeitreserven.

Der Fahrplan in Berlin und Umland muss sich in den deutschlandweiten Integralen Taktfahrplan des Fern- und Nahverkehrs (Deutschlandtakt) mit guten Anschlüssen besonders bei längeren Taktzeiten einordnen.

Pünktlichkeit in der Reisekette

Um den Fahrplan auch pünktlich einzuhalten, sind weitere objektive Voraussetzungen notwendig: Einsatz passender Fahrzeuge (stufenfreier Einstieg, geräumige Einstiegsbereiche, Mehrzweckabteile, ausreichend Sitzplätze, für kurze Abfertigungszeit geeignete Technik), minimale Störanfälligkeit der Anlagen und Fahrzeuge, Wegeleitung für die Fahrgäste, Fahrzeugkennzeichnung, wahrheitsgemäße aktuelle optische und akustische Information über den Zugbetrieb.

Ergänzend dazu müssen durch Aufklärung, Belehrung und Kontrolle auch die subjektiven Voraussetzungen für Pünktlichkeit geschaffen werden: Ausreichend Fahrpersonal, diszipliniertes Verhalten des Fahrpersonals, zweckmäßiges und rücksichtsvolles Verhalten der Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen.

Für die Fahrgäste sind Taktdichte, Schnelligkeit und Pünktlichkeit in der Reisekette vom Start bis zum Ziel entscheidend. Die reale Pünktlichkeit in der Reisekette muss Vorrang vor der statistischen Pünktlichkeit der Einzelfahrt bekommen. Das heißt, die Sicherheit, einen Anschluss zu erreichen, muss erhöht werden, indem die Leitstellen und das Fahrpersonal für angemessene Wartezeiten auf verspätete Zubringerzüge sorgen.

3. Technische und organisatorische Weiterentwicklung der Verkehrssysteme

Kürzere Zugfolgezeiten

Die Berliner S-Bahn ist zu langsam, man muss sogar sagen: zu lahm. Von den neu zu beschaffenden S-Bahn-Fahrzeugen wird ein deutlich höheres Beschleunigungsvermögen als heute erwartet. Aber die verkehrlich notwendige 2-min-Zugfolgezeit (bei 90 sec Mindestzugfolgezeit und 30 sec Pufferzeit) muss auf den Innenstadts Strecken und dem Ring betrieblich möglich gemacht werden. Große Potenziale bestehen bei den Signalstandorten und beim Annähern an den vorausfahrenden Zug im Bahnsteigbereich.

Schnellere S-Bahn-Fahrzeuge

Besonders auf einigen Außenstrecken wirkt der Geschwindigkeitsunterschied von 80 oder künftig wieder 100 km/h bei der S-Bahn zu den 120 bis 160 km/h beim Regionalzug vor allem psychologisch und führt zum ungewollten Abwandern von Fahrgästen. Ein Lösungsweg wäre, die Geschwindigkeit der Gleichstrom-Fahrzeuge auf 140 km/h oder wenigstens 120 km/h anzuheben; das scheint jedoch technisch oder wirtschaftlich schwierig zu sein. Nicht zielführend ist die Variante, einige Streckenäste mit langen stationslosen Abschnitten auf Wechselstrom umzustellen und Zweisystemfahrzeuge einzusetzen, denn Zweisystemfahrzeuge mit Dachstromabnehmer überschreiten auch bei abgesenktem Stromabnehmer das Lichtraumprofil der S-Bahn-Tunnelstrecken. Denkbar und zu untersuchen wäre, ob die höhere Geschwindigkeit mit einem zusätzlichen Akku oder anderen Energiespeicher erreichbar ist, der während der Fahrt auf den Stromschieneabschnitten aufgeladen wird. Das Problem der zu geringen Geschwindigkeit der S-Bahn-Fahrzeuge muss dringend vertieft untersucht und gelöst werden.

Kürzere Abfertigungszeit

Die Abfertigungszeit der Regional- und Vorortzüge und der neuen S-Bahn-Züge ist zu lang. Bei den neuen hochtechnisierten Fahrzeugen beträgt sie bei jedem Halt 7 Sekunden vor dem Türöffnen und 9 Sekunden beim Türschließen. Unsere Forderung ist: Während der Zug noch langsam ausrollt, muss es ab 3 km/h möglich sein, die Türen zu öffnen und gleichzeitig die Überfahrbrücken oder beweglichen Trittstufen auszufahren. Mobilitätseingeschränkte werden trotzdem zur eigenen Sicherheit bis zum Stillstand warten. Für die übrigen Fahrgäste stellt diese Gleichzeitigkeit der Öffnungsvorgänge kein Problem und auch keine Gefahr dar. Beim Anfahren müssen sich die Trittstufen oder Überfahrbrücken gleichzeitig mit den sich schließenden Türen einziehen lassen. Auf diese Weise wird bei jedem Halt eine Viertelminute eingespart und der öffentliche Verkehr entsprechend leistungsfähiger und attraktiver.

Flügelzüge

Der Platzbedarf in den Regional- und Vorortzügen 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 Flügeln bündelt den Verkehr auf den hochbelasteten Innenstadtbahnhöfen, schafft neue umsteigefreie Verbindungen und zieht Fahrgäste an, wenn das Kuppeln und Entkuppeln in kurzer Zeit zuverlässig abgewickelt wird.

Wenn Bahnsteige nicht lang genug für die aus Kapazitätsgründen einzusetzenden Züge sind, müssen als Übergangsmaßnahme die außerhalb des Bahnsteigs befindlichen Türen verschlossen bleiben und die Fahrgäste bereits bei Fahrtantritt auf die öffnungsfähigen Türen gelenkt werden. Baldmöglichst sind die Bahnsteige zu verlängern.

Elektrische Fahrzeuge mit Energiespeicher

Für den Vorort- und Regionalverkehr auf nicht elektrifizierten Strecken mit geringer Zuganzahl müssen elektrische Zweisystemfahrzeuge mit Energiespeicher entwickelt und beschafft werden. Bei Fahrt unter Oberleitung, beim Bremsen und nachts an Ladestationen soll die Energie in Akkumulatoren oder Hochleistungskondensatoren gespeichert und auf den nicht elektrifizierten Teilstrecken verbraucht werden. Dann werden Direktverbindungen ins Umland ermöglicht, aber nur kurze Teilstrecken oder gar keine müssen mit Oberleitung ausgerüstet werden.

4. Verkehrskorridore

Die Eisenbahnachsen mit ihren Einzugsgebieten und abzweigenden Strecken werden als Verkehrskorridore bezeichnet.

Übersicht

Radiale Korridore (geordnet im Uhrzeigersinn)

Nordbahn	Seite 8
Heidekrautbahn	Seite 9
Stettiner Bahn	Seite 10
Wriezener Bahn	Seite 11
Ostbahn	Seite 12
Frankfurter Bahn	Seite 13
Görlitzer Bahn	Seite 14
Schöneeweide – Spindlersfeld	Seite 16
Flughafenanbindung	Seite 17
Dresdner Bahn	Seite 18
Anhalter Bahn	Seite 20
Potsdamer Stammbahn / Wannsee- bahn / Friedhofsbahn	Seite 21
Wetziarer Bahn	Seite 23
Magdeburger Bahn	Seite 24
Lehrter Bahn	Seite 25
Hamburger Bahn	Seite 26
Bötzowbahn	Seite 28
Siemensbahn	Seite 29
Kremmener Bahn	Seite 30

Zentrale Achsen

Ost-West-Achse (Stadtbahn)	Seite 32
Zweite Ost-West-Achse	Seite 34
Nord-Süd-Achse	Seite 35

Innenring und innere Tangenten

Nördlicher Innenring	Seite 37
Südlicher Innenring	Seite 38
Innere westliche Tangente	Seite 39
Innere östliche Tangente	Seite 39

Außenring und äußere Tangenten

Zweckbestimmung des Außenrings	Seite 40
Östlicher Außenring	Seite 41
Südlicher Außenring	Seite 44
Potsdam – Beelitz / Seddin	Seite 45
Westlicher Außenring	Seite 45
Nauen – Oranienburg	Seite 46

Die zurückliegende Entwicklung der Verkehrskorridore wird im wesentlichen ab Inbetriebnahme der Nord-Süd-Verbindung und des Hauptbahnhofs 2006 dargestellt.

Rückschritte und Unzulänglichkeiten stehen kursiv.

Die Abkürzungen bedeuten:

HVZ	Hauptverkehrszeit	MF	Montag bis Freitag
NVZ	Normalverkehrszeit	Sa	Sonnabend
SVZ	Schwachverkehrszeit	So	Sonntag
Z/h	Zugpaare pro Stunde	Prio	Priorität

Radiale Korridore

Nordbahn

Berlin – Oranienburg – Neustrelitz
und Zweigstrecken Löwenberg – Prenzlau und Löwenberg - Rheinsberg

Änderungen seit 2006

April 2008	<i>Verschlechterung: Zugverkehr nach Rheinsberg nur noch von April bis Oktober</i>
Juni 2014	Löwenberg – Neustrelitz Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h, Fahrzeitverkürzung

Zugangebot im Fahrplan 2018

S-Bahn	10-min-Takt S 1 bis Frohnau, weiter im 20-min-Takt bis Oranienburg 20-min-Takt S 25 bis Waidmannslust
Vorort- verkehr	60-min-Takt RB 12 <i>baubedingt nur Löwenberg – Templin Stadt</i> , sonst ab Lichtenberg; Im Sommer 6 x täglich <i>baubedingt nur Löwenberg – Rheinsberg</i> , sonst ab Lichtenberg
Regional- verkehr	60-min-Takt RE 5 bis Neustrelitz, abwechselnd weiter nach Rostock und Stralsund

Planungen der DB und der Länder

Bis 2021	Ausbau der noch fehlenden Bahnhöfe (Birkenwerder, Oranienburg, Fürstenberg, Neustrelitz) und Streckenabschnitte (Oranienburg – Löwenberg) für 160 km/h; teilweise laufen die Bauarbeiten
Ohne Termin	Investitionsprogramm i2030: Enthält die Nordbahn auf der gesamten Länge Oranienburg - Gesundbrunnen zusammen mit der Heidekrautbahn. Konkrete Inhalte oder Varianten sind nicht bekannt. Laut Bekanntgabe im Juni 2018 zunächst nur Wilhelmsruh – Gesundbrunnen.
Ohne Termin	Investitionsprogramm i2030: Maßnahme Nr. 8 „Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung S-Bahn-Netz“ enthält nach Aussage des VBB im Mai 2018 das 2. S-Bahn-Gleis Hohen Neuendorf – Frohnau.
Bis 2030	Entwurf Nahverkehrsplan: S-Bahn-Linien S 15 Frohnau – Hauptbahnhof tief

Unsere Forderungen

Prio 1	10-min-Takt S-Bahn bis Oranienburg in der HVZ; 2. Gleis Hohen Neuendorf - Frohnau
Prio 2	10-min-Takt S-Bahn bis Oranienburg täglich ganztags;
Prio 2	60-min-Takt Regionalverkehr und 60-min-Takt Vorortverkehr bis Neustrelitz, dort zum Teil Flügeln nach Rostock und Stralsund
Prio 2	Ganztägig und ganzjährig 60-min-Takt Berlin – Rheinsberg, Flügeln in Löwenberg
Prio 2	Eigener Bahnsteig für den Regional- und Vorortverkehr in Birkenwerder (bisher fahren die Vorortzüge am S-Bahnsteig); Ausbau von Birkenwerder zur Umsteigestation zwischen Radiallinien, Tangentiallinien mit Richtungswechsel und der S-Bahn
Prio 3	Wiederaufbau der Nordbahn Hohen Neuendorf – Schönholz zweigleisig elektrifiziert (noch nicht realisierter Bestandteil des Pilzkonzepts; eingleisiger Güterverkehr Hohen Neuendorf – Frohnau bestand bis 1955, Frohnau – Schönholz bis 1984)
Prio 3	Vorortbahnsteig an geeigneter Stelle, vermutlich in Wittenau (Umstieg zur U8)
Prio 3	Reaktivierung Templin Stadt – Prenzlau (war in Betrieb bis 2000)
Prio 3	Einsatz von Zweisystemzügen Wechselstrom / Akku nach Templin - Prenzlau und Rheinsberg, Flügeln in Löwenberg

Heidekrautbahn

Berlin Gesundbrunnen (über Wilhelmsruh und Karow) – Basdorf – Groß Schönebeck / Liebenwalde und Zweigstrecke Wensickendorf - Fichtengrund

Änderungen seit 2006

Dez 2007	Verschlechterung: erneute Stilllegung Wensickendorf – Zehlendorf (war im Dez 2006 im 60-min-Takt reaktiviert worden)
Juli 2009	HVZ 5 bis 6 Zugpaare Klosterfelde oder Basdorf – Gesundbrunnen (ohne Halt in Karow)

Zugangebot im Fahrplan 2018

Vorort- verkehr ab Karow	30-min-Takt RB 27 bis Basdorf, 60-min-Takt bis Klosterfelde, 120-min-Takt bis Groß Schönebeck; 3teilige Dieseltriebzüge Talent, teilweise in Doppeltraktion; ab Basdorf 120-min-Takt bis Wensickendorf, HVZ 60-min-Takt; SaSo zu Marktzeiten im 60-min-Takt verlängert bis Schmachtenhagen
	Verschlechterung: baubedingt keine Züge bis Gesundbrunnen, sonst HVZ 5 x

Bisherige Planungen – nicht verwirklicht

Die Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB) hat die Absicht, ihre Stammstrecke Basdorf – Wilhelmsruh wieder für den regulären Personenverkehr betriebsbereit zu machen. Die Züge sollen aber – anders als bis 1961 – über Wilhelmsruh hinaus in Richtung Gesundbrunnen durchgebunden werden.

Die Stammstrecke gilt seit 1946 als planfestgestellt, auch wenn das Gleis nach 1961 im Grenzgebiet teilweise entfernt wurde. Für den neu zu bauenden Bahnhof Wilhelmsruh besteht ein Planfeststellungsbeschluss von 2010, der bis 2021 gilt. Die gesamte weitere Strecke soll in heutiger Lage, aber mit geänderten Stationen, ohne Planfeststellungsverfahren wieder in Betrieb genommen werden.

Seit 2010 ruhten die Aktivitäten zur Wiederinbetriebnahme, weil das Land Brandenburg die Verkehrsleistungen nicht mitbestellen wollte.

Bestandteil des Investitionsprogramms i2030 sind sowohl die Stammstrecke Basdorf - Wilhelmsruh und die gesamte Nordbahn Hohen Neuendorf – Wilhelmsruh – Gesundbrunnen als auch die derzeit befahrene Strecke Basdorf – Karow mit Fortsetzung über die Stettiner Bahn nach Gesundbrunnen.

Bewertung von Varianten

Die Stammstrecke würde zur Verkehrserschließung in Mühlenbeck, Schildow, Blankenfelde, Rosenthal und im Märkischen Viertel beitragen und eine Direktverbindung zumindest bis Gesundbrunnen herstellen. Die Mitbenutzung der Stettiner Bahn würde nur die Direktverbindung bis Gesundbrunnen und das Umsteigen am künftigen Turmbahnhof Karower Kreuz ermöglichen. Gebraucht wird beides.

Aktuelle Planungen der DB, der NEB und der Länder

Der Lenkungskreis i2030 verkündete im Juni 2018:

2025	Reaktivierung Basdorf – Wilhelmsruh (mit allen früheren Stationen, <i>Pankow Park nicht mehr erwähnt</i>) 30-min-Takt ab Wilhelmsruh, 60-min-Takt ab Karow
Ohne Termin	Ausbau Wilhelmsruh – Gesundbrunnen, 30-min-Takt ab Gesundbrunnen Optional Elektrifizierung (unklar, von wo bis wo)

Unsere Forderungen

Prio 1	In HVZ und NVZ zusätzliche Züge im 60-min-Takt bis Gesundbrunnen
--------	--

Prio 2	Reaktivierung der Stammstrecke mit Stationen in Schönwalde, Mühlenbeck (als Umsteigepunkt zur S-Bahn-Station Mühlenbeck-Mönchmühle), Schildow, Blankenfelde, Rosenthal/Märkisches Viertel (als Umsteigepunkt an der Quickborner Straße mit niveaufreier Kreuzung der künftigen Straßenbahn), Pankow Park und Wilhelmsruh; Anschluss in Wilhelmsruh an die Nordbahn und Reaktivierung dieser bis Gesundbrunnen; Prüfen, ob zweigleisige Abschnitte erforderlich sind; 30-min-Takt auf der Stammstrecke und 30-min-Takt ab Karow
Prio 2	Weichenverbindung in Karow vom S-Bahnsteig zur Regionalbahnstrecke, 30-min-Takt ab Karower Kreuz
Prio 3	Wechselstrom-Elektrifizierung beider Streckenäste bis Basdorf; Einsatz von Zweisystemzügen Wechselstrom / Akku durch den Nord-Süd-Tunnel
Prio 3	Reaktivierung Wensickendorf – Liebenwalde (war in Betrieb bis 1997)
Prio 3	Reaktivierung Schmachtenhagen – Oranienburg für den Personenverkehr (war als Betriebsstrecke Schmachtenhagen – Fichtengrund bis 1995 vorhanden)

Stettiner Bahn

Berlin – Angermünde – Szczecin

und Zweigstrecken Angermünde – Prenzlau, Angermünde – Schwedt, Eberswalde – Joachimsthal und Eberswalde – Wriezen

Änderungen seit 2006

Dez 2014	Einsatz elektrischer Triebzüge Eberswalde – Lichtenberg (RB 24), in den Folgejahren bis Ostkreuz und weiter (vorher kürzere langsamere Dieseltriebwagen)
Feb 2017	<i>Verschlechterung: Baubedingte Außerbetriebnahme Blankenburg – Karow; Zeitraubende Umwegfahrten des RE 3 über Lichtenberg, meist ohne Halt</i>

Zugangebot im Fahrplan 2018

S-Bahn	10-min-Takt S 2 bis Buch, weiter im 20-min-Takt bis Bernau plus vom Nordosttring 10-min-Takt bis Pankow (S 8, S 85), 20-min-Takt bis Blankenburg
Vorort- und Regionalverkehr	60-min-Takt RE 3 bis Angermünde, abwechselnd weiter nach Stralsund und Schwedt (Doppelstockzüge mit E-Lok und 4 bis 5 Wagen); 60-min-Takt RB 24 von Ostkreuz – Lichtenberg bis Eberswalde (5teiliger elektrischer Triebzug Talent 2); 3 Zugpaare RE 66 Berlin – Szczecin (Dieseltriebwagen GTW 2/6) 4 Zugpaare RB 66 Angermünde – Szczecin (Dieseltriebwagen GTW 2/6) 5 Zugpaare HVZ RB 62 Angermünde – Prenzlau (Dieseltriebwagen Regioshuttle) 120-min-Takt RB 61 Angermünde – Schwedt (Dieseltriebzüge) 60-min-Takt RB 63 Eberswalde – Joachimsthal (Dieseltriebwagen Regioshuttle) 60-min-Takt RB 60 Eberswalde – Wriezen, 120-min-Takt weiter nach Frankfurt (O)

Planungen der DB und der Länder

Okt 2018	Wiederinbetriebnahme Blankenburg – Karow mit 2 Gleisen (vor dem Bau eingleisig), Streckengeschwindigkeit Gesundbrunnen - Bernau 160 km/h
Dez 2024	Ausbau Angermünde – Tantow Grenze auf 160 km/h Streckengeschwindigkeit und Elektrifizierung. Sollte von Passow bis Tantow Grenze eingleisig bleiben (war bis 1945 zweigleisig), nach Protesten einigten sich die Länder und die DB auf Zweigleisigkeit; Finanzierungszusage der Länder vorhanden, die des Bundes steht aus
Baubeginn 2026	Turmbahnhof Karower Kreuz als Umsteigepunkt mit oben 2 Bahnsteigkanten S-Bahn und 2 Bahnsteigkanten Vorort- und Regionalverkehr sowie unten 2 Bahnsteigkanten Vorortverkehr. Für 2 weitere Bahnsteigkanten unten wird Platz gelassen (z. B. für S-Bahn-Verlängerung von Wartenberg)
Ohne Termin	Das Investitionsprogramm i2030 enthält als Maßnahme Nr. 8 „Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung S-Bahnnetz“. S-Bahn 10-min-Takt wird untersucht.
Bis 2030	S-Bahn neue S 6 Buch - Ostring

Unsere Forderungen

Prio 1	Frühere Ausführung der vorgenannten Planungen, die bisher mehrmals verschoben und reduziert wurden
Prio 2	10-min-Takt S-Bahn bis Bernau. Dazu ist mindestens teilweise das 2. Gleis erforderlich (bestand durchgehend bis 1945)
Prio 2	Ausbau der gesamten Strecke Bernau – Angermünde – Stralsund auf 160 km/h mit dem Ziel der Fahrzeitverkürzung
Prio 2	60-min-Takt Eilzüge nach Stralsund und Szczecin; Flügeln in Angermünde
Prio 2	60-min-Takt Vorortzüge bis Angermünde, dort Flügeln oder abwechselnd weiter nach Pasewalk, Tantow und Schwedt. Erforderlichenfalls Umbau des Bahnhofs Angermünde zum Flügeln
Prio 2	Reaktivierung Joachimsthal – Templin für den Personenverkehr (bestand bis 2006, seitdem nur Betriebsfahrten)
Prio 2	Direktverbindungen Berlin – Eberswalde –Templin und Berlin – Eberswalde – Bad Freienwalde – Wriezen durch Einsatz von Zweisystemzügen Wechselstrom / Akku und Flügeln in Eberswalde
Prio 3	Vorortbahnsteig in Pankow
Prio 3	Untersuchen: Vorortbahnsteig in Buch

Wriezener Bahn

Berlin – Werneuchen

Änderungen seit 2006

Aug 2013	Neuer Regionalbahn-Haltepunkt Blumberg-Rehahn mit einem Außenbahnsteig
Dez 2015	Verlängerung RB 25 Werneuchen - Lichtenberg bis Ostkreuz oben

Zugangebot im Fahrplan 2018

S-Bahn	10-min-Takt S 7 bis Ahrensfelde
Vorort- verkehr	60-min-Takt RB 25 Ostkreuz oben – Werneuchen; Dieseltriebwagen Talent

Planungen der DB und der Länder

Auf Anfrage der Abgeordnetenhausfraktion der LINKEN antwortete der Senat, dass lediglich längere Züge geplant sind, aber keine Taktverdichtung und kein Infrastrukturausbau.

Unsere Forderungen

Prio 1	2. Bahnsteigkante Blumberg (Gleis vorhanden); 30-min-Takt Vorortverkehr bis Werneuchen
Prio 2	Verlängerung RB 25 Ostkreuz – Warschauer Straße (Mitnutzung der zu verlängernden Ostbahn)
Prio 2	Neue S-Bahn-Station Wuhletalstraße als Umsteigepunkt zur künftigen Straßenbahn Falkenberg – Ahrensfelde
Prio 3	Untersuchen: Entweder S-Bahn-Verlängerung Ahrensfelde – Werneuchen oder Elektrifizierung Springpfuhl – Ahrensfelde und Zweisystembetrieb Wechselstrom / Akku
Prio 3	Reaktivierung Werneuchen – Wriezen (bestand durchgehend bis 1998, bis Dezember 2006 noch bis Tiefensee, teilweise Neubau erforderlich) mit Zugdurchlauf nach Bad Freienwalde und der Möglichkeit der Streckenreaktivierungen über Neu Rüditz nach Godków in Polen und über Oderberg nach Angermünde
Prio 3	Springpfuhl als Umsteigebahnhof zum Vorort- oder S-Bahn-Verkehr auf dem Außenring

Ostbahn

Berlin – Strausberg – Kostrzyn

Zweigstrecken Strausberg – Strausberg Nord, Fredersdorf – Rüdersdorf, Hoppegarten - Altlandsberg

Änderungen seit 2006

Dez 2015	Zweites S-Bahn-Gleis (Begegnungsabschnitt) zwischen Strausberg und Hegermühle; 20-min-Takt S-Bahn bis Strausberg Nord (SVZ weiterhin 40 min)
Sept 2017	Regionalbahnsteig und Regionalverkehrsgleis Strausberg unabhängig von der S-Bahn
Dez 2017	Zweites Gleis (Begegnungsabschnitt) Herrensee – Rehfelde mit Bahnsteig Herrensee; Fahrzeitverkürzung RB Lichtenberg – Kostrzyn
Dez 2017	Neuer Regionalbahn-Haltepunkt Mahlsdorf mit einem Außenbahnsteig

Zugangebot im Fahrplan 2018

S-Bahn	10-min-Takt S 5 bis Mahlsdorf, in der HVZ bis Hoppegarten, weiter im 20-min-Takt bis Strausberg, in der NVZ und HVZ bis Strausberg Nord In der SVZ 40-min-Zugfolge bis Strausberg Nord
Vorort- und Regionalverkehr	2 x 60-min-Takt RB 26 mit unterschiedlichen Halten Lichtenberg – Kostrzyn; Dieseltriebwagen PESA-Link

Planungen der DB und der Länder

Dez 2018	Reaktivierung des Betriebsgleises Lichtenberg – Ostkreuz für den Regionalverkehr; 2 Regionalbahnsteige und ein Wendegleis Ostkreuz unten; Verlängerung der RB 26 Lichtenberg – Kostrzyn ab Ostkreuz
Bis 2030	S-Bahn 10-min-Takt bis Strausberg, HVZ 5-min-Takt Warschauer Straße - Mahlsdorf <i>Dieser Verkehrskorridor ist im Investitionsprogramm i2030 nicht enthalten.</i>

Unsere Forderungen

Prio 1	Mehr Plätze in den Zügen der RB 26 (mehr Wagen)
Prio 1	Ganztägig 20-min-Takt S-Bahn bis Strausberg Nord
Prio 1	2. S-Bahn-Gleis Hoppegarten – Fredersdorf für den 10-min-Takt bis Fredersdorf
Prio 2	Zweites Bahnsteiggleis Müncheberg (Bahnsteig ist vorhanden); 30-min-Takt bis Müncheberg; Lage des dafür notwendigen Begegnungsabschnitts prüfen (nach derzeitigem Fahrplan Mahlsdorf - Hoppegarten) und bauen
Prio 2	Verlängerung der Vorortstrecke von Ostkreuz bis Warschauer Straße mit 2 Bahnsteiggleisen und Wendegleis Warschauer Straße (dient gleichzeitig anderen Vorortlinien); Verlängerung der RB 26 zum Umsteigepunkt Warschauer Straße
Prio 3	Wiederherstellung des durchgehend 2. Gleises Biesdorfer Kreuz - Kostrzyn (war bis 1945 vorhanden), 160 km/h für Regional- und Fernverkehr; Wechselstrom-Elektrifizierung Biesdorfer Kreuz – Küstrin-Kietz Staatsgrenze
Prio 3	Wiederherstellung der Verbindungsstrecke von der Stadtbahn nach Kaulsdorf (genannt Vnk-Strecke) für wenigstens eine stündliche Direktverbindung
Prio 3	Reaktivierung Fredersdorf – Rüdersdorf für den Personenverkehr (der bis 1965 bestand) im Einklang mit dem bestehenden Güterverkehr als Gleichstrom-S-Bahn oder Vorortbahn (unter Wechselstrom oder im Akkubetrieb) mit Verlängerung (Neubau) bis zur Ortsmitte und Verknüpfung mit der Straßenbahn; durchgehender Zugverkehr zur Stadtbahn, mindestens bis Ostkreuz, denkbar mit Flügeln in Fredersdorf
Prio 3	Beschleunigung Strausberg - Strausberg Nord durch schnellere S-Bahn-Züge (ggf. im Akkubetrieb) oder Umbau auf Wechselstrom
Prio 3	Umsteigebahnhof Biesdorfer Kreuz für S-Bahn und Vorortbahn zum Vorort- oder S-Bahn-Verkehr auf dem Außenring
Prio 3	Fahrplanmäßige Anschlüsse in Werbig (zurzeit nur einer von acht: Kostrzyn – Frankfurt) oder Neubau der Südost-Verbindungskurve mit Direktlinie Frankfurt (Oder) – Kostrzyn
Prio 3	Reaktivierung Hoppegarten – Altlandsberg als S-Bahn (Personenverkehr bestand bis 1965; wegen Bahnübergängen innerhalb der Siedlungsgebiete und überbauter Streckenabschnitte quasi Neubau)

Frankfurter Bahn

Berlin – Frankfurt (Oder)
und Zweigstrecke Fürstenwalde – Bad Saarow

Änderungen seit 2006

	In Etappen Geschwindigkeitserhöhung Erkner – Frankfurt (Oder) auf 160 km/h, Fahrzeitverkürzung, Grunderneuerung aller Stationen, <i>aber mit zu hohen und meist zu kurzen Bahnsteigen</i>
Juni 2009	Südlicher Seitenbahnsteig Erkner (<i>Verschlechterung: mit langem Umweg zum S-Bahnsteig</i>)
Dez 2009	Nördlicher Seitenbahnsteig Erkner (mit ebenerdigen Übergang zum S-Bahnsteig)
Okt 2011	Reaktivierung Bad Saarow – Bad Saarow Klinikum (neuer Regionalbahn-Haltepunkt)
Dez 2017	Neuer Regionalbahnsteig Ostkreuz
Dez 2017	<i>Verschlechterung: Außerbetriebnahme des Regionalbahn-Haltepunkts Karlshorst, Juni 2018 Abriss der Bahnsteige und Zugänge</i>

Zugangebot im Fahrplan 2018

S-Bahn	10-min-Takt S 3 bis Friedrichshagen, in der HVZ und im Sommer bis Erkner, sonst 20-min-Takt bis Erkner
Regional- und Vorortverkehr	2 x 60-min-Takt RE 1 mit unterschiedlichen Halten bis Frankfurt (Oder), nur Erkner, Fürstenwalde und Frankfurt (Oder) werden 2 x pro Stunde bedient, Doppelstockzüge mit E-Lok und 5 Wagen; 60-min-Takt RB 35 Fürstenwalde – Bad Saarow Klinikum, Dieseltriebwagen Regioshuttle

Planungen der DB und der Länder – völlig unzureichend und zu spät

Dez 2022	In der HVZ 3 x 60-min-Takt RE 1 bis Frankfurt (Oder) <i>mit Halt nur in Erkner und Fürstenwalde</i> , sonst im Abstand 20/40
2027	Neuer Regionalbahn-Haltepunkt Köpenick, 3. Gleis Abzweig Stadforst – Köpenick für Güterverkehr
Bis 2030	S-Bahn HVZ-Verstärker Warschauer Straße - Friedrichshagen

Unsere Forderungen

Prio 1	Ganztägig 10-min-Takt S-Bahn bis Erkner, auch im Winter, und über die gesamte Stadtbahn
Prio 1	Mehr Plätze in den Zügen des RE 1 (mehr Wagen), entweder an den zu kurzen Bahnsteigen Ausstieg organisatorisch verhindern, oder Langzüge mit Halt nur in Erkner und Fürstenwalde und 5-Wagen-Züge mit allen Halten
Prio 1	Reaktivierung Bad Saarow Klinikum – Bad Saarow Süd (Pieskow)
Prio 2	In der HVZ 5-min-Takt S-Bahn bis Friedrichshagen
Prio 2	30-min-Takt Eilzüge plus 30-min-Takt Vorortzüge bis Frankfurt (Oder); Prüfen, ob trotzdem Bahnsteigverlängerungen erforderlich sind
Prio 2	Regionalbahnhof Köpenick früher fertigstellen als geplant
Prio 2	Umsteigebahnhof Karlshorst wieder mit Bahnsteig für Regional- und Vorortzüge
Prio 2	Reaktivierung Bad Saarow Süd – Beeskow (bestand bis 1997 durchgehend, bis 1998 noch bis Pfaffendorf)
Prio 2	Direktverbindung Berlin – Fürstenwalde - Beeskow durch Einsatz von Zweisystemzügen Wechselstrom / Akku und Flügeln in Fürstenwalde
Prio 3	Wuhlheide als Umsteigebahnhof zum Vorort- oder S-Bahn-Verkehr auf dem Außenring; Untersuchen: Vorortbahnsteig auf der Frankfurter Bahn

Görlitzer Bahn

Berlin – Cottbus

Zweigstrecken Königs Wusterhausen – Beeskow, Königs Wusterhausen – Mittenwalde

Verbindungsstrecke Neukölln - Baumschulenweg

Änderungen seit 2006

Dez 2011	Fahrzeitverkürzung RE 2 Königs Wusterhausen – Cottbus durch Geschwindigkeitserhöhung von 120 auf 160 km/h, aber Lübbenau – Cottbus nur eingleisig
Nov 2013	S-Bahn-Ausweichgleis Wildau (2. Bahnsteiggleis), ohne planmäßige Nutzung
Dez 2013	Direktverbindung RB 19 Nord-Süd-Tunnel – Schönefeld – Lübbenau – Senftenberg (anstelle des Umwegs der RB 14 Stadtbahn – Schönefeld – Lübbenau – Senftenberg)
Dez 2014	<i>Verschlechterung: Einstellung der Direktverbindung Lichtenberg – Königs Wusterhausen – Beeskow durch Verkürzung der RB 36 ab Königs Wusterhausen</i> Verlängerung der RB 22 Potsdam – Schönefeld bis Königs Wusterhausen
	Bis 2015 In Etappen Erhöhung der Streckengeschwindigkeit Königs Wusterhausen – Beeskow auf 80 km/h und Fahrzeitverkürzung
Dez 2015	<i>Verschlechterung: Wegfall der RE2-Halte Raddusch, Kunersdorf und Kolkwitz, außer in Tagesrandlage</i>
Dez 2015	Inbetriebnahme des Regionalbahnsteigs Ostkreuz oben, Neue Vorortlinie RB 24 Eberswalde – Ostkreuz – Senftenberg anstelle der RB 19
März 2016	Wiederinbetriebnahme Schöneweide als Regionalbahnhalt (wie bis 2011) jetzt für RB 24
Dez 2017	Wiederinbetriebnahme der S-Bahn-Strecke Warschauer Straße – Treptower Park; Wieder ohne Umsteigen zur Stadtbahn im 20-min-Takt der S9 ab Schönefeld, aber <i>Verschlechterung gegenüber 2008: mit 5 min Wartezeit in Treptower Park</i>
Dez 2017	<i>Verschlechterung: Nur noch 2 x 20-min-Takt Schöneweide – Nordosttring; Schöneweide – Südring Zugfolge 15/5 min statt 10-min-Takt</i>
Dez 2017	RE 2 Berlin – Cottbus hält Ostkreuz unten <i>statt Ostbahnhof</i>

Zugangebot im Fahrplan 2018

S-Bahn	20-min-Takt S 46 vom Südring nach Königs Wusterhausen 20-min-Takt S 9 von der Stadtbahn nach Schönefeld 2 x 20-min-Takt vom Nordosttring nach Grünau (S 8, S 85), HVZ 1 x 20-min-Takt bis Zeuthen
Eilzug	60-min-Takt RE 2 Berlin – Cottbus; Elektrischer Doppelstock-Triebzug 445 mit 4 Wagen
Vorortverkehr	60-min-Takt RB 24 Eberswalde – Ostkreuz – Lübbenau – Senftenberg; 5teiliger elektrischer Triebzug Talent 2 60-min-Takt RB 22 Potsdam – Schönefeld – Königs Wusterhausen; 3teiliger elektrischer Triebzug Talent 2 60-min-Takt RB 36 Königs Wusterhausen – Beeskow; Dieseltriebwagen Regioshuttle

Infrastrukturplanungen der DB und der Länder

Der Bahnhof Königs Wusterhausen wird endlich als einschneidender Engpass anerkannt (nur 2 Bahnsteiggleise, eingleisige Abschnitte an beiden Bahnhofsköpfen).

Im Investitionskonzept i2030 werden folgende Maßnahmen geplant oder untersucht:

Kehrgleis Königs Wusterhausen (200 m lang südlich der Bahnsteige, für RB 22)	Anhörungsverfahren lief bis Ende März 2018
Lübbenau – Cottbus 2. Gleis (war bis 1945 vorhanden)	Vorplanung läuft
Zweigleisigkeit Nordkopf Königs Wusterhausen	Vorplanung abgeschlossen, Ergebnis nicht öffentlich bekannt

Bewertung des Umbaus Königs Wusterhausen:

Zu befürchten ist, dass für den Bahnhof Königs Wusterhausen eine Sparlösung konzipiert wird, vielleicht Bau eines östlichen Außenbahnsteigs für die RB 36, Umfunktionierung des Gleises 3 zum S-Bahn-Gleis und des Gleises 2 zum Regionalgleis der Süd-Nord-Richtung. Das Kehrgleis wird dann trotzdem gebraucht, müsste aber verändert werden. Eine solche Lösung ist kurzfristig; sie taugt nicht für die Durchbindung der RB 36 nach Berlin und nicht für die Wiederanbindung von Mittenwalde.

Seitens der Länder geplante Änderungen des Zugangebots

Dez 2018	Einführung einer RB Lübben – Cottbus im 120-min-Takt zur Bedienung von Raddusch, Kunersdorf und Kolkwitz. In Cottbus hat diese Linie keine Anschlüsse. Die Anschlusssituation in Lübben Richtung Berlin ist nicht bekannt.
Bis 2030	S-Bahn S 8 verlängert bis Wildau, neue S 6 Ostring - Grünau

Ausschreibung der Verkehrsleistungen im sogenannten Elbe-Spree-Netz

Dez 2022	RE 2 Nauen – Berlin Stadtbahn – Cottbus 60-min-Takt mit Halt auch in Raddusch und abwechselnd in Kunersdorf und Kolkwitz, <i>aber Verschlechterung: mit 11 min längerer Fahrzeit, so dass ICE-Anschlüsse in Berlin verloren gehen</i>
Dez 2022	RE 2 in der HVZ weiterer 60-min-Takt Berlin Charlottenburg – Lübbenau, <i>aber im etwa 20/40-min-Abstand zur Stammlinie</i>
Dez 2022	RB 24 wird zum Flughafen verlegt, dafür RE 7 Dessau – Berlin Stadtbahn – Lübbenau – Senftenberg mit allen Zwischenhalten
Dez 2025	Anstelle der RE-2-Verstärkerzüge 60-min-Takt RE 20 Berlin Hbf – BER – Cottbus im etwa 30-min-Versatz zum RE 2, mit weniger Halten, <i>aber fast ebenso langer Fahrzeit</i>

Die Angebotsverdichtungen kommen viel zu spät und sind unzureichend.

Unsere Forderungen

Prio 1	S-Bahn 10-min-Takt ab Adlershof zur Stadtbahn: S9 von Schönefeld und eine weitere Linie mindestens ab Zeuthen
Prio 1	S-Bahn 10-min-Takt ab Königs Wusterhausen (unter Nutzung des Ausweichbahnhofs Wildau): ab Baumschulenweg abwechselnd zur Stadtbahn und zum Südring
Prio 1	Mehr Plätze im RE 2 mindestens in der HVZ (längere Züge oder zusätzliche Züge)
Prio 1	Wieder ganztägige stündliche Bedienung der Stationen Raddusch, Kunersdorf und Kolkwitz ohne Umstieg bis Berlin
Prio 2	S-Bahn durchgehend 2. Gleis Zeuthen – Königs Wusterhausen mit 2 Bahnsteiggleisen in Königs Wusterhausen
Prio 2	Zukunftsfester Umbau Königs Wusterhausen, der folgendes ermöglichen muss: - niveaufreie Kreuzung S-Bahn / Regional- und Güterverkehr (am zweckmäßigsten scheint eine Unterführung der S-Bahn-Gleise unter ein Gleis, das den Beeskower Bahnsteig und die Güterzuggleise anschließt, weit nördlich des Bahnhofs) - durchgehend 2 Regionalverkehrsgleise - 3 Bahnsteiggleise an der Strecke Berlin – Cottbus und - Direkter Vorortverkehr Berlin – Beeskow als akkubetriebener Flügel der Vorortzüge Berlin – Cottbus oder Senftenberg
Prio 2	2. Gleis Lübbenau – Cottbus
Prio 2	30-min-Takt Eilzüge bis Cottbus (ohne Halt in Brand) und weiter, außerdem 30-min-Takt Vorortzüge bis Lübbenau mit Flügeln nach Cottbus und Senftenberg
Prio 3	Erweiterung Grünau zum Umsteigebahnhof (mit Vorortbahnsteig) zwischen S-Bahn und Vorortverkehr des Außenrings und der Görlitzer Bahn
Prio 3	Reaktivierung Königs Wusterhausen – Mittenwalde als S-Bahn oder Vorortverkehr (als akkubetriebener Flügelzug der Vorortzüge Berlin – Cottbus oder Senftenberg). Personenverkehr fand bis 1974 statt, Güterverkehr bis 2001. Seit 2006 touristische Draisinenstrecke.
Prio 3	Prüfen eines Regionalbahnsteigs in Adlershof

Schöneweide – Spindlersfeld

Eingleisige S-Bahn-Stichstrecke der Görlitzer Bahn

Änderungen seit 2006

2006	Verlegung des Bahnsteigs Spindlersfeld zur Oberspreestraße näher an die Straßenbahn
------	---

Zugangebot im Fahrplan 2018

S-Bahn	20-min-Takt S 47 Hermannstraße – Spindlersfeld, SVZ nur Schöneweide – Spindlersfeld
--------	--

Planungen der DB und des Landes

2003 plante der Senat das durchgehend 2. Gleis für den 10-min-Takt; nicht verwirklicht.
Keine aktuellen Planungen.

Unsere Forderungen

Prio 2	10-min-Takt bis Spindlersfeld. Dazu sind mindestens teilweise das 2. Gleis und die niveaufreie Kreuzung der Oberspreestraße erforderlich
Prio 3	Umbau Spindlersfeld zum Umsteigebahnhof zur Vorortbahn oder S-Bahn auf dem Außenring
Prio 3	Verlängerung der Strecke zum Bahnhof Köpenick mit Stationen in der Köllnischen Vorstadt, nahe der Neubaugebiete in Wendenschloss, in der Nähe der Altstadt und im Allende-Viertel

Flughafenanbindung

von der Görlitzer Bahn und von der Dresdner Bahn

Änderungen seit 2006

Mai 2008	<i>Verschlechterung: Außerbetriebnahme des 3. und 4. Gleises Kreuz Glasower Damm - Grünauer Kreuz</i>
April 2010	<i>Verschlechterung: Außerbetriebnahme von 3 der 6 Regional-Bahnsteiggleise in Schönefeld</i>
Okt 2011	Betriebliche Fertigstellung einer zweigleisigen S-Bahn-Strecke von Schönefeld zum neuen unterirdischen Bahnhof BER mit 2 Kopfbahnsteiggleisen und der Zwischenstation Wassmannsdorf. Seitdem nur Entlüftungsfahrten
Okt 2011	Betriebliche Fertigstellung einer zweigleisigen Wechselstrom-Strecke vom Abzweig Selchow am Außenring bis Bohnsdorf an der Görlitzer Bahn mit 4 Bahnsteiggleisen im unterirdischen Bahnhof BER und eingleisigen Verbindungskurven zur Görlitzer Bahn Richtung Grünau bzw. Eichwalde. Seitdem nur Entlüftungsfahrten

Zugangebot im Fahrplan 2018

S-Bahn	20-min-Takt S 9 von der Stadtbahn nach Schönefeld 20-min-Takt S 45 von Südkreuz nach Schönefeld
Vorortverkehr	60-min-Takt RE 7 von der Stadtbahn über Schönefeld nach Wünsdorf-Waldstadt, 5teiliger Elektrotriebzug Talent 2; 60-min-Takt RB 14 von der Stadtbahn nach Schönefeld, 5teiliger Elektrotriebzug Talent 2; 60-min-Takt RB 22 von Potsdam über Schönefeld nach Königs Wusterhausen, 3teiliger Elektrotriebzug Talent 2

Planungen der DB und der Länder

Okt 2020	falls der Flughafen BER dann eröffnet wird: Aufnahme des S-Bahn-Verkehrs und des Vorortverkehrs zum BER Verlängerung S 9 und S 45 von Schönefeld zum BER RE 7 und RB 14 halten am BER, <i>aber Verschlechterung: nicht mehr in Schönefeld</i> Neuer RE 9 (oder „Flughafen-Express“ FEX) Berlin Hbf tief – Gesundbrunnen – Ostkreuz – BER im 30-min-Takt
Dez 2022	Neuer Vorortverkehr 2 x 60-min-Takt von Lichtenberg – Ostkreuz (RB 24 Eberswalde und RB 32 Oranienburg) nach Schönefeld, (Verbindung zur Stadtbahn mit anderen Linien: RE 8A Wittenberge und RB 23 Potsdam statt RE 7 und RB 14), RB 22 Potsdam – Königs Wusterhausen hält in BER statt Schönefeld
Dez 2025	Inbetriebnahme der Dresdner Bahn, kürzere Fahrzeit Berlin Hbf tief – BER über diesen Weg, 15-min-Takt, <i>Verschlechterung: Pendelverkehr mit Halt nur in Potsdamer Platz und Südkreuz, keine Vorortlinie mehr zur Stadtbahn</i>
Dez 2025	<i>Verschlechterung: Keine Vorort- oder Regionalzüge mehr nach Schönefeld</i>
Bis 2030	dritte S-Bahn-Linie zum BER: S 85 östlicher Innenring

Unsere Forderungen

Prio 1	Kein separater „Flughafenexpress“ nur zwischen Hauptbahnhof und BER, sondern Weiterführung der Linien über beide Enden hinaus. Kein Sondertarif.
Prio 1	Weiterhin Bedienung von Schönefeld durch mehrere Vorortlinien, denkbar auch mit Schleifenfahrt über Grünau
Prio 1	Weiterhin mindestens zwei stündliche Vorortzüge zur Stadtbahn (und 30-min-Takt zur Nord-Süd-Verbindung)
Prio 2	2. Gleis in der Verbindungskurve Grünau – BER
Prio 2	Dritte S-Bahn-Linie
Prio 3	2. Gleis in der Verbindungskurve Eichwalde – BER
Prio 3	Vierte S-Bahn-Linie
Prio 3	Untersuchen: Neue S-Bahn-Strecke von Mahlow oder Blankenfelde zum BER

Dresdner Bahn

Berlin – Blankenfelde und
Blankenfelde – Elsterwerda (Ausbaustrecke Berlin – Dresden)

Änderungen seit 2006

Dez 2017	Beseitigung einiger Langsamfahrstellen und Bahnübergänge Blankenfelde – Elsterwerda, abschnittsweise Wiederherstellung der Streckengeschwindigkeit 160 km/h (die bereits 1993 erreicht wurde)
----------	---

Zugangebot im Fahrplan 2018

S-Bahn	10-min-Takt S 2 bis Lichtenrade, weiter im 20-min-Takt bis Blankenfelde
Vorort- und Regionalverkehr	60-min-Takt RE 7 Stadtbahn – Schönefeld – Wünsdorf-Waldstadt; 5teilige Elektrotriebzüge Talent 2 60-min-Takt RE 5 Nord-Süd-Verbindung – Lichtenfelde Ost – Wünsdorf-Waldstadt, weiter bis Elsterwerda im 120-min-Takt (HVZ 60-min-Takt, Doppelstockzüge mit E-Lok und 4 bis 5 Wagen; 7 Stationen zwischen Wünsdorf-Waldstadt und Elsterwerda werden nur im 120-min-Takt bedient

Infrastrukturplanungen der DB und der Länder

im Rahmen der Projekte Dresdner Bahn und Ausbaustrecke Berlin – Dresden

Dez 2020	Wünsdorf-Waldstadt – Elsterwerda 200 km/h außer Doberlug-Kirchhain
Dez 2022	Umbau Wünsdorf-Waldstadt für 160 km/h
Dez 2024	Umbau Zossen für 160 km/h
Dez 2025	2 neue Wechselstrom-Gleise Südkreuz – Blankenfelde und 2 Verbindungskurven in Mahlow zur BER-Strecke; Beseitigung der Bahnübergänge; S-Bahnsteige und S-Bahn-Gleise zum Teil in neuer Lage; Fahrzeitverkürzung im Vorort- und Regionalverkehr von Südkreuz
Etwa 2025	Neuer Haltepunkt Dahlewitz Rolls-Royce
Dez 2028	Umbau Doberlug-Kirchhain für 200 km/h; Blankenfelde – Wünsdorf-Waldstadt 200 km/h

Investitionsprogramm i2030

Enthält als Maßnahme Nr. 8 „Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung S-Bahnnetz“. Ob darin die Beseitigung der Eingleisigkeit Lichtenrade – Blankenfelde untersucht wird, ist der Öffentlichkeit nicht bekannt.

Seitens der Länder geplante Änderungen des Zugangebots

Ausschreibung der Verkehrsleistungen im sogenannten Elbe-Spree-Netz

Dez 2022	60-min-Takt Berlin Hbf – Lichtenfelde Ost – Baruth als RE 8B (statt RE 5), jeder zweite Zug weiter nach Elsterwerda, der andere in der HVZ weiter nach Finsterwalde
Dez 2022	60-min-Takt Berlin Hbf – Gesundbrunnen – Ostkreuz - BER – Wünsdorf-Waldstadt als RB 24B anstelle des RE 7 von der Stadtbahn <i>mit 7 bis 9 min Haltezeit in BER</i>
Dez 2025	RE 8 wie bisher RE 8B, aber von Wismar und auf direktem Weg Südkreuz – Blankenfelde mit 18 min kürzerer Fahrzeit
Dez 2025	Außerdem in der HVZ 60-min-Takt Nauen – Berlin Hbf – Wünsdorf-Waldstadt als RE 8V, etwa 30 min zur Stammlinie versetzt
Dez 2025	60-min-Takt Lichtenberg – Ostkreuz – BER – Wünsdorf-Waldstadt als RB 24 (anstelle der RB 24B)

Bewertung

Die Angebotsverdichtungen sind völlig unzureichend: Die Möglichkeiten der dann fertiggestellten Dresdner Bahn werden nicht genutzt. Die Stationen zwischen Baruth und Elsterwerda sollen weiterhin nur alle 2 Stunden bedient werden.

Unsere Forderungen

Prio 1	Durchgehender 60-min-Takt bis Elsterwerda mit Bedienung aller Stationen oder abwechselnd nach Elsterwerda und Finsterwalde
Prio 2	Regionalbahnsteig Buckower Chaussee mit kurzen Umsteigewegen zur S-Bahn und zu den kreuzenden Buslinien, später zur Straßenbahn. Halt aller Vorortzüge, besonders zum BER
Prio 2	Neue S-Bahn-Station Kamenzer Damm
Prio 2	30-min-Takt Vorortverkehr Südkreuz – Wünsdorf-Waldstadt oder Baruth. Beschleunigung (durch weniger Halte) der im 60-min-Takt beizubehaltenden Regionalzüge nach Elsterwerda und Finsterwalde
Prio 2	2. S-Bahn-Gleis bis Mahlow für 10-min-Takt bis Blankenfelde. Erforderlichenfalls 2. Gleis bis Blankenfelde
Prio 2	Verlängerung der S-Bahn-Strecke von Blankenfelde bis Rangsdorf mit den Zwischenstationen Dahlewitz und Rolls-Royce. (Bis 1961 fuhr die S-Bahn im Mischbetrieb auf dem Ferngleis.)
Prio 3	Verlängerung der S-Bahn-Strecke von Rangsdorf bis Zossen oder Ausbau der Wechselstromstrecke für dichteren Takt bis Wünsdorf-Waldstadt
Prio 3	Untersuchen: Turmbahnhof Kreuz Glasower Damm als Umsteigepunkt der S-Bahn und der Vorortzüge zu den Vorortzügen auf dem Außenring

Anhalter Bahn

Berlin – Jüterbog
und Zweigstrecke Lichterfelde Süd – Teltow Stadt

Änderungen seit 2006

Dez 2011	10-min-Takt S-Bahn nach Teltow Stadt (seit Eröffnung 2005 10-min-Takt nur bis Lichterfelde Süd, Teltow Stadt 20-min-Takt)
----------	---

Zugangebot im Fahrplan 2018

S-Bahn	10-min-Takt S 25 bis Teltow Stadt
Vorort- und Regionalverkehr	60-min-Takt RE 4 bis Ludwigsfelde, HVZ bis Jüterbog (4teiliger Dosto-Triebzug 445) plus 60-min-Takt RE 3 bis Jüterbog, abwechselnd weiter nach Lutherstadt Wittenberg und Falkenberg (Doppelstockzüge mit E-Lok und 4 bis 5 Wagen)

Planungen der DB und der Länder

Ausschreibung der Verkehrsleistungen im sogenannten Elbe-Spree-Netz

Dez 2022	Neue Vorortlinie 60-min-Takt von Lichtenberg – Ostkreuz – Schönefeld bis Ludwigsfelde (RB 32).
----------	--

Investitionsprogramm i2030

Enthält als Maßnahme Nr. 8 „Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung S-Bahnnetz“. Ob darin die Beseitigung der Eingleisigkeit Südende – Lankwitz (Brücke über den Teltow-Kanal) untersucht wird, ist der Öffentlichkeit nicht bekannt.

Unsere Forderungen

Prio 2	Verlängerung der S-Bahn-Strecke ab Teltow Stadt nach Stahnsdorf mit Zwischenstation Teltow Iserstraße. (Bereits in den 1930er Jahren wurden Erdarbeiten an der Trasse ausgeführt. Die Trasse wurde im wesentlichen freigehalten, bis auf einen Straßen-Kreisverkehr an der Ruhlsdorfer Straße in Teltow, wo ohnehin eine Eisenbahnunterführung gebaut werden müsste.) Die örtlichen Vertreter bevorzugen die Sputendorfer Straße in Stahnsdorf als vorläufigen Endpunkt, weil von dort das Ortszentrum Stahnsdorf am besten erreichbar sei; eine dichtere Erschließung wäre jedoch mit zwei Stationen in Stahnsdorf an der Ruhlsdorfer Straße und am Güterfelder Damm möglich.
Prio 2	Ganztägiger 30-min-Takt im Vorortverkehr bis Luckenwalde mit allen Halten (also auch häufigere Halte in Teltow)
Prio 2	60-min-Takt der Regionalzüge nach Lutherstadt Wittenberg und Falkenberg mit Flügeln in Jüterbog. Beschleunigung dieser durch weniger Halte bis Luckenwalde
Prio 2	2. S-Bahn-Gleis Südende – Lankwitz
Prio 3	S-Bahn-Ringschluss Stahnsdorf – Kleinmachnow (siehe Korridor Friedhofsbahn)
Prio 3	Untersuchen: Turmbahnhof Kreuz Genshagener Heide als Umsteigepunkt zu den Vorortzügen auf dem Außenring

Potsdamer Stammbahn / Wannseebahn / Friedhofsbahn

Berlin Potsdamer Platz – Zehlendorf – Potsdam (Potsdamer Stammbahn, älteste preußische Eisenbahn von 1838, nicht in Betrieb)

Berlin Potsdamer Platz – Zehlendorf – Wannsee (Wannseebahn, zweigleisige S-Bahn-Strecke, außerdem Lichterfelde West – Wannsee eingleisige nicht elektrifizierte Güterverkehrsstrecke)

Wannsee – Stahnsdorf Waldfriedhof (Friedhofsbahn, nicht in Betrieb)

Änderungen seit 2006

2009	Verschlechterung: Wegfall der S-Bahn-HVZ-Verstärkerzüge bis Zehlendorf
------	--

Zugangebot im Fahrplan 2018

S-Bahn	10-min-Takt S 1 bis Wannsee
--------	-----------------------------

Planungen der DB und der Länder

An eine Wiedereinführung der HVZ-Verstärkerzüge bis Zehlendorf wird wegen des Fahrzeugmangels bei der S-Bahn zurzeit nicht gedacht.

Entwurf Nahverkehrsplan Berlin

Bis 2030	S-Bahn HVZ 5 min-Takt Potsdamer Platz - Zehlendorf
----------	--

Investitionsprogramm i2030

Im März 2018 stellte der VBB vor, welche Varianten (Mitfälle genannt) untersucht werden:

Mitfall 1	S-Bahn 20-min-Takt Teltow Stadt – Teltow Iserstraße – Stahnsdorf Sputendorfer Straße – Stahnsdorf Potsdamer Allee – Dreilinden (ohne Umsteigmöglichkeit zur Potsdamer Stammbahn) - Wannsee
Mitfall 2	S-Bahn 20 min-Takt Teltow Stadt – Teltow Iserstraße - Stahnsdorf Sputendorfer Straße
Mitfall 1 / 2	Regionalbahn 30 min-Takt Potsdam – Wannsee – Potsdamer Platz; weitere Halte sind nicht genannt
Mitfall 3 / 4	S-Bahn Potsdam – Griebnitzsee – Europarc Dreilinden (weit weg von der Friedhofsbahn) – Düppel Kleinmachnow – Zehlendorf Süd – Zehlendorf – Potsdamer Platz 20-min-Takt; im Fall Regionalbahn ebenso, aber ohne Zehlendorf Süd
Mitfall 5	S-Bahn Dreilinden – Potsdamer Platz 20-min-Takt
Mitfall 6	S-Bahn Stahnsdorf Friedhof – Dreilinden – Potsdamer Platz 20 min-Takt
Mitfall 7	S-Bahn Potsdam – Dreilinden (Umsteigebahnhof) – Zehlendorf – beschleunigt zum Potsdamer Platz 20-min-Takt; S-Bahn Teltow Stadt – Dreilinden (Umsteigebahnhof) – Wannsee 20-min-Takt

In allen Mitfällen ist eine weitere S-Bahnlinie bis Zehlendorf enthalten, so dass sich mit der bestehenden S1 und den Stammbahn-S-Bahn-Linien ein 5-min-Takt von Potsdamer Platz bis Zehlendorf ergibt.

Bewertung der Varianten

Zwar wird geschlussfolgert, dass eine gesamthafte ÖPNV-Untersuchung Stammbahn / TKS / Potsdam / Zehlendorf erforderlich sei, diese ist aber aus den aufgeführten Mitfällen nicht erkennbar. Die Vielzahl der S-Bahn-Varianten lässt befürchten, dass die Pendlerströme vom weiteren Umland nach Berlin nicht genug berücksichtigt werden.

Etwas konkreter sind die Prioritäten der AG Regionale Mobilität TKS (Teltow / Kleinmachnow / Stahnsdorf): Diese will eine eingleisige Friedhofsbahn mit 80 km/h, mit einem eingleisigen Außenbahnsteig Kleinmachnow-Dreilinden, einem zweigleisigen Mittelbahnsteig Stahnsdorf Potsdamer Allee, einer Verbindungskurve von der Wetzlarer Bahn in Kohlhasenbrück (die sie „Überleitung“ nennt) und Dreilinden / Europarc als Verknüpfung zwischen Friedhofsbahn und Stammbahn. Sie fordert die Verlängerung der U3 über Mexikoplatz bis Düppel, die Elektrifizierung der Güterbahn Wannsee – Zehlendorf, vom Königsweg bis Zehlendorf zweigleisig. Den Ringschluss Stahnsdorf Sputendorfer Straße – Potsdamer Allee hält sie längerfristig für denkbar, aber wegen der Kosten sei er so bald nicht zu erwarten.

Unsere Forderungen

Prio 1	S-Bahn Verstärkerzüge in der HVZ bis Zehlendorf, so dass 3 Züge innerhalb von 20 min fahren.
Prio 1	Der angedachte Vorlaufbetrieb mit Dieseltriebwagen bis zu einem provisorischen Bahnsteig in Steglitz (Verlängerung der RB von Jüterbog) schafft für S 1 und RE 1 nur wenig Entlastung, bietet aber für die Einpendler eine Verbindung umsteigefrei bis Steglitz statt bis Wannsee.
Prio 1	Gesamthafte Planung einer Regionalverbindung ins weitere Umland und der feineren Erschließung der Siedlungsgebiete hinter der Stadtgrenze beschleunigen.
Prio 2	S-Bahn 5-min-Takt bis Zehlendorf

Bewertung der Varianten

Unstrittiger Inhalt der Planung dürfte eine neue überwiegend zweigleisige Wechselstromstrecke Potsdamer Platz – Zehlendorf mit den Stationen Schöneberg, Steglitz und Zehlendorf sein.

Im weiteren Verlauf südlich von Zehlendorf ist abzuwägen zwischen den beiden Grundvarianten

Wechselstromstrecke Zehlendorf – Wannsee und Gleichstromstrecke Zehlendorf – Stahnsdorf – Teltow Stadt mit Stationen in Zehlendorf Süd, Düppel, Europarc Dreilinden, Stahnsdorf Potsdamer Allee (weiter siehe Korridor Anhalter Bahn)	In diesem Fall müsste das Überwerfungsbauwerk südlich Zehlendorf wieder aufgebaut und Wannsee zum Umsteigebahnhof zwischen Potsdamer Stammbahn und Wetzlarer Bahn ausgebaut werden.
Wechselstromstrecke Zehlendorf – Kohlhasenbrück und Gleichstromstrecke Wannsee – Stahnsdorf – Teltow Stadt	In diesem Fall müsste die Wechselstromstrecke Stationen in Zehlendorf Süd, Düppel, Europarc Dreilinden (Umstieg zur Friedhofsbahn, geeignet für Autostellplätze für Autobahnutzer) und Kohlhasenbrück (Umstieg zur Wetzlarer Bahn) und bei Kohlhasenbrück eine Verbindungskurve zur Wetzlarer Bahn erhalten. Zur Aufnahme des Vorortverkehrs sind außer der S-Bahn und den Regionalzügen zusätzliche Vorortzüge auf der Potsdamer Stammbahn erforderlich.

Wetzlarer Bahn

Berlin-Charlottenburg – Wannsee – Bad Belzig
und Zweigstrecke Michendorf - Jüterbog

Keine Änderungen seit 2006

Zugangebot im Fahrplan 2018

Regional- und Vorort- verkehr	60-min-Takt RE 7 bis Bad Belzig (5teiliger Elektrotriebzug Talent2, z. T. 8teilig) 60-min-Takt RB 33 Wannsee – Beelitz Stadt, weiter bis Jüterbog 120-min-Takt, HVZ 60-min-Takt (Dieseltriebwagen 646)
-------------------------------------	--

Planungen der Länder

im Rahmen der Ausschreibung des sogenannten Elbe-Spree-Netzes

Dez 2022	RE 7 MF weiterer 60-min-Takt Bad Belzig – Wannsee <i>etwa im 20/40-min-Abstand zur Stammlinie</i>
Dez 2022	RB 37 Beelitz Stadt – Rehbrücke – evtl. Wannsee 60-min-Takt <i>ohne Anschlüsse an beiden Enden</i> RB 33 Potsdam Hbf – Caputh - Jüterbog 60-min-Takt

Unsere Forderungen

Prio 2	Ganztägiger 60-min-Takt Eilzüge bis Dessau, außerdem 30-min-Takt Vorortzüge bis Bad Belzig
Prio 2	Herstellen der Fahrmöglichkeit von den Bahnsteigen in Seddin nach Beelitz Stadt (derzeit nur von Michendorf über Rangierbahnhof Seddin möglich)
Prio 3	Neuer Vorortbahnhof Nuthetal als Umsteigepunkt zur Potsdamer Straßenbahn
Prio 3	Untersuchen: Neue Verbindungsstrecke von nördlich Rehbrücke entlang der Nuthestraße nach Potsdam Hbf als schnelle Direktverbindung Leipzig / Halle – Dessau – Potsdam mit Vorortstation am Horstweg
Prio 3	Einsatz von Zweisystemzügen Wechselstrom / Akku von Potsdam oder Wannsee nach Jüterbog

Magdeburger Bahn

Fortsetzung der Potsdamer Stammbahn Griebnitzsee – Potsdam – Brandenburg
und Zweigstrecke Brandenburg - Rathenow

Änderungen seit 2006

Ab Dez 2012	In Etappen Verlängerung von Vorortzügen in der HVZ Griebnitzsee - Friedrichstraße
Dez 2016	Regionalbahnsteig Griebnitzsee stadtauswärts, <i>Halt nur RB 21/22 HVZ</i>

Zugangebot im Fahrplan 2018

S-Bahn	10-min-Takt bis Potsdam Hbf
Regional- und Vorort- verkehr	2 x 60-min-Takt RE 1 mit unterschiedlichen Halten bis Brandenburg, nur Potsdam Hbf, Werder und Brandenburg werden 2 x pro Stunde bedient, Doppelstockzüge mit E-Lok und 5 Wagen HVZ 2 Verstärkerzüge bis Brandenburg MF 30-min-Takt RB 21/22 Griebnitzsee – Golm, HVZ 30-min-Takt Friedrichstraße – Golm (2 x 3teilige Elektrotriebwagen Talent2) SaSo 60-min-Takt Potsdam Hbf – Golm (3teilige Elektrotriebwagen Talent2) 60-min-Takt Brandenburg – Rathenow (Dieseltriebwagen 646)

Planungen der DB und der Länder – völlig unzureichend

Termin unbekannt	Einige 100 m 2. S-Bahn-Gleis vor Potsdam Hbf, <i>schlecht: nach neuesten Informationen keine Fahrzeitverkürzung durch Wegfall der Begegnung in Babelsberg geplant, sondern nur zum Verspätungsabbau</i>
Dez 2022	Zusätzlicher 60-min-Takt HVZ Brandenburg – Berlin (- Frankfurt) <i>mit Zwischenhalt nur in Werder und Potsdam Hbf, außerhalb der HVZ RE 1 etwa im 20/40-min-Abstand</i>
Dez 2022	Ganztägig 60-min-Takt RB 23 Golm – Berlin Stadtbahn – BER, <i>Verschlechterung: in der HVZ nur noch stündlich eine Verbindung Golm – Berlin (heute zwei)</i>
Dez 2025	RB 23 Golm – Berlin Ostbahnhof <i>Verschlechterung: nur noch in der HVZ, nicht mehr zum BER</i>

Investitionsprogramm i2030

Enthält als Maßnahme Nr. 5 „RE 1“. Offenbar sollen Bahnsteigverlängerungen untersucht werden.

Enthält als Maßnahme Nr. 8 „Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung S-Bahnnetz“ als einzige konkret benannte Strecke „z. B. Wannsee –Griebnitzsee“.

Unsere Forderungen

Prio 1	Mehr Plätze in den Zügen des RE 1 (mehr Wagen), entweder an den zu kurzen Bahnsteigen Ausstieg verhindern, oder ein Langzug mit Halt nur in Potsdam Hbf, Werder, Brandenburg und ein 5-Wagen-Zug mit allen Halten
Prio 1	Mindestens in der HVZ 30-min-Takt Vorortzüge bis Kirchmöser oder Brandenburg, ggf. in Park Sanssouci Flügeln nach Golm (und weiter). Dazu der bestehende 60-min-Takt Eilzug bis Magdeburg
Prio 1	Schnellere S1 ohne planmäßige Wartezeiten in Griebnitzsee und Babelsberg durch zunächst teilweise 2. Gleis
Prio 2	Höhere Geschwindigkeit der S-Bahn-Fahrzeuge, vor allem für den langen Stationsab- stand Grunewald – Nikolassee
Prio 2	Durchgehend 2. S-Bahn-Gleis Wannsee – Potsdam Hbf, Fahrzeitverkürzung
Prio 2	30-min-Takt Eilzüge nach Magdeburg plus 30-min-Takt Vorortzüge bis Kirchmöser oder Brandenburg. Prüfen, ob trotzdem Bahnsteigverlängerungen notwendig sind
Prio 2	Direktverbindung Potsdam – Brandenburg – Rathenow durch Einsatz von Zweisystem- zügen Wechselstrom / Akku und Flügeln in Brandenburg
Prio 3	Untersuchen: Verlängerung der S-Bahn-Strecke bis Park Sanssouci oder Golm oder stattdessen Ausbau der Wechselstromstrecke für Taktverdichtung

Lehrter Bahn

Berlin – Stendal
und Zweigstrecke Neugarten - Ketzin

Änderungen seit 2006

Dez 2013	<i>Verschlechterung: 60-min-Takt RB 13 Wustermark – Spandau wieder nur HVZ (fuhr ab Dez 2011 MF ganztags)</i>
Dez 2015	60-min-Takt HVZ Wustermark verlängert bis Jungfernheide

Zugangebot im Fahrplan 2018

Regional- und Vorortverkehr	2 x 120-min-Takt RE 4 mit unterschiedlichen Halten bis Rathenow; Nennhausen und Buschow werden nur alle 2 Stunden bedient; 4teiliger Dosto-Triebzug 445 60-min-Takt RB 13 HVZ Jungfernheide – Wustermark; 3teiliger Elektrotriebzug Talent2 120-min-Takt RB 34 Rathenow – Stendal; 2teiliger Dieseltriebzug 646
-----------------------------	---

Planungen der Länder

Dez 2022	<i>Verschlechterung: Wegfall der RB-13-Halte in Wustermark und Elstal (infolge neuer Linie 21 Potsdam – Golm – Spandau – Gesundbrunnen ganztägig im 60-min-Takt)</i>
----------	--

Unsere Forderungen

Prio 1	Ganztags zwei stündliche Linien bis Wustermark (bis 1961 bestand 20-min-S-Bahn-Takt bis Staaken)
Prio 2	Durchgehende Elektrifizierung der Stammstrecke Wustermark – Stendal
Prio 2	60-min-Takt Eilzüge bis Stendal plus 60-min-Takt Vorortzüge bis Stendal (ohne Umsteigen in Rathenow) plus 60-min-Takt Vorortzüge bis Wustermark; Prüfen, ob dritte Bahnsteigkante in Wustermark und fünfte Bahnsteigkante in Spandau erforderlich sind
Prio 3	Reaktivierung der Stichstrecke von Neugarten nach Ketzin für den regelmäßigen Personenverkehr; Verlängerung der Vorortzüge von Wustermark nach Ketzin (von Nauen nach Ketzin bestand bis 1963 Personenverkehr)

Siehe auch Westlicher Außenring

Hamburger Bahn

Berlin (Charlottenburg / Westkreuz / Jungfernheide) – Nauen – Wittenberge
und Zweigstrecke Neustadt (Dosse) – Pritzwalk

Änderungen seit 2006

Dez 2011	60-min-Takt RB 10 Berlin Hbf tief – Jungfernheide – Nauen (vorher nur ab Spandau, HVZ ab Charlottenburg)
Dez 2012	<i>Verschlechterung: RB 10 mit geringerer Platzkapazität (Talent2 statt Dosto)</i>
Dez 2015	RB 10 ab Südkreuz

Zugangebot im Fahrplan 2018

S-Bahn	10-min-Takt (abwechselnd S 3 und S 9) bis Spandau
Vorort- verkehr	60-min-Takt RB 10 Nord-Süd-Tunnel – Nauen (außer SVZ); 60-min-Takt RB 14 Stadtbahn – Nauen; beide bilden annähernd 30-min-Takt; 5teilige oder 8teilige elektrische Triebzüge Talent 2
Regional- verkehr	60-min-Takt RE 2 Stadtbahn – Wittenberge mit Halt in Spandau, Falkensee und Nauen, danach an allen Stationen; 4teiliger Dosto-Triebzug 60-min-Takt RE 6 Spandau (HVZ Gesundbrunnen) – Hennigsdorf und weiter, mit Halt in Falkensee

Bisherige Planungsideen – nicht verwirklicht

1990	Wiederinbetriebnahme der S-Bahn bis Falkensee (fuhr bis 1961 im 20-min-Takt)
um 2012	Land Brandenburg meldete das „dritte Gleis“ für den Bundesverkehrswegeplan an, Bundesverkehrsministerium lehnte ab
2014	Masterarbeit an der TU Berlin „Express-S-Bahn“ bis Falkensee oder Finkenkrug ohne Halt zwischen Westkreuz und Spandau
März 2016	S-Bahn-GmbH: S-Bahn bis Nauen, abschnittsweise als Express-S-Bahn

Korridoruntersuchungen

Im März 2016 gab das Land Brandenburg Korridoruntersuchungen in Auftrag. Im November 2016 wurden die definierten Planfälle (Mitfall genannt) bekannt:

Mitfall 1	S-Bahn bis Nauen ohne Halt zwischen Westkreuz und Spandau, ein- bis zweigleisige neue Strecke, zwei neue Haltepunkte in Berlin, eine RE-Verbindung pro Stunde
Mitfall 2	S-Bahn bis Finkenkrug ohne Halt zwischen Westkreuz und Spandau, ein- bis zweiglei- sige neue Strecke, zwei neue Haltepunkte in Berlin, <i>aber Außerbetriebnahme Segefeld</i> ; eine RE- und eine RB-Verbindung pro Stunde, zur HVZ ein RB-Pendel Falkensee – Nauen
Mitfall 3	Verdichtung des Regionalverkehrs, drittes Gleis Spandau – Falkensee ohne neue Hal- tepunkte, <i>Außerbetriebnahme Segefeld</i> ; eine RE- und drei RB-Verbindungen pro Stun- de.

Investitionsprogramm i2030

Enthält den Korridor Spandau – Nauen. Bei der Veranstaltung „VBB im Dialog“ im Mai 2018 wurde nur über folgende verschwommene „Maßnahmenansätze“ informiert und dass die Variantenentscheidung noch aussteht.

Ausbau Fernbahn einschließlich Bahnhof Spandau
S-Bahn-Verlängerung nach Nauen
Kombinationen Regionalverkehr / S-Bahn

Im Juni 2018 hieß es, man sei bei der Grundlagenermittlung.

Bewertung der Variante Regionalbahn

Im Fall der ausschließlichen Nutzung der Wechselstromstrecke zur qualitätsgerechten Bewältigung des Verkehrsaufkommens wären zwei weitere Gleise von Spandau mindestens bis Finkenkrug, wahrscheinlich bis Brieselang, ein weiterer Mittelbahnsteig in Spandau südlich der Bahnsteighalle mit Ver-

schiebung der Gleisachsen, mit Abriss und Neubau von Bahndämmen, Brücken, Überwerfungsbauwerken, Gleisen, Weichen, Oberleitungen und Signalen, mit einer neuen eingleisigen Brücke über die Havel sowie zwei neue Haltepunkte auf Berliner Stadtgebiet und der Umbau der Haltepunkte Albrechtshof, Seegefeld und Finkenkrug erforderlich. Trotzdem könnte kein 10-min-Takt angeboten werden.

Bewertung der Variante S-Bahn

Im Falle der Gleichstrom-S-Bahn-Verlängerung bis Nauen wäre die Strecke nach der Grobplanung der S-Bahn GmbH wegen beengter Platzverhältnisse teilweise eingleisig (unmittelbar hinter Spandau, am neuen Haltepunkt Nauener Straße, im Bahnhof Falkensee, am Falkenhagener Kreuz und von Brieselang bis Nauen). Am Falkenhagener Kreuz müsste das S-Bahn-Gleis vier Wechselstromgleise niveaufrei unter- oder überqueren. Nauener Straße, Hackbuschstraße und Falkensee müssten neue Bahnsteige erhalten, die übrigen Stationen umgebaut werden. Während dieser Baumaßnahmen wird der laufende Regional- und Fernverkehr deutlich weniger beeinträchtigt als beim Aus- und Umbau der Regional- und Fernverkehrsanlagen. Mit der S-Bahn wird aber nur die Stadtbahn erreicht, nicht der Nordring und die Nord-Süd-Verbindung.

Bewertung der Untervariante Express-S-Bahn

Mit Express-S-Bahn-Zügen, die zwischen Westkreuz und Albrechtshof nur in Spandau halten, wäre die Fahrzeit bis Finkenkrug nur wenige Minuten länger, aber bis Brieselang und Nauen deutlich länger als heute mit der Regionalbahn, wenn die Höchstgeschwindigkeit der S-Bahn-Züge nicht auf 120 oder besser 140 km/h gesteigert wird.

Inhalt und Bewertung der Kombinationslösung

Sinnvoll erscheint folgende Kombination S-Bahn / Vorortverkehr:

- S-Bahn-Strecke bis Finkenkrug mit neuen Stationen in Berlin (z. B. Nauener Straße und Hackbuschstraße oder Klosterbuschstraße)
- 10-min-Takt S-Bahn bis Albrechtshof mit allen Halten
- S-Bahn-Linie bis Finkenkrug als Express-S-Bahn (ohne Halt zwischen Westkreuz und Spandau)
- Vorortzüge bis Nauen mit Halt in Spandau, Falkensee und Brieselang.

Die Kombinationslösung hätte folgende Vorteile:

- Bahnhof Spandau muss nicht komplett umgebaut werden.
- Kein aufwändiger Umbau des Falkenhagener Kreuzes nötig.
- Der laufende Verkehr wird weniger beeinträchtigt.
- Die dichter besiedelten Gebiete werden im 10-min-Takt erschlossen.
- Falkensee, Brieselang und Nauen haben weiterhin schnellere Vorortverbindungen zur Innenstadt.
- Ein Teil der Vorortzüge kann auf die Nord-Süd-Verbindung geleitet werden.
- Wenn nötig, könnten zwischen Brieselang und Nauen Überholungsabschnitte für den Fernverkehr angelegt werden (4gleisiger Ausbau).

Planungen der Länder beim Zugangebot

Als späte Reaktion auf die überfüllten Züge ist angekündigt:

II. Quartal 2019	RB 10 wieder mehr Plätze mit 5 Doppelstockwagen (wie bis 2012) anstelle der einstöckigen Talent2
Dez 2019	RE 2 zusätzliche Züge Nauen – Berlin (<i>vermutlich nur in der HVZ</i>)

In der Ausschreibung der Verkehrsleistungen im sogenannten Elbe-Spree-Netz ist eine zusätzliche Vorortlinie geplant:

Dez 2022	60-min-Takt RE 2 Nauen – Stadtbahn (- Cottbus) mit allen Halten; 60-min-Takt RE 8A Wittenberge – Stadtbahn (- Flughafen BER) mit Halt in Nauen, Falkensee und Spandau
Dez 2025	60-min-Takt RE 2 Nauen – Stadtbahn (- Cottbus) mit allen Halten; 60-min-Takt RE 8 Wittenberge – Nord-Süd-Tunnel (- Elsterwerda) mit Halt in Nauen, Falkensee und Spandau

Unsere Forderungen

Prio 1	Mehr Plätze in den Zügen von RB 10, RB 14 und RE 2 (mehr Wagen, wieder Doppelstockwagen), auch während der notwendigen Ausbauarbeiten
Prio 1	Dritte stündliche Vorortlinie bis Nauen, gleichmäßig über die Stunde verteilt und ohne Überholung durch Fernverkehr
Prio 1	Erhalt der Haltepunkte Albrechtshof und Seegefeld, auch während der notwendigen Ausbauarbeiten
Prio 1	Entscheidung über den Ziel-Ausbauzustand Gleichstrom-S-Bahn und Wechselstrom-Vorortverkehr
Prio 2	Herstellen des Ziel-Ausbauzustandes Spandau – Nauen mit zwei Stationen auf Berliner Stadtgebiet für 10-min-Takt bis Albrechtshof, 20-min-Takt bis Finkenkrug und mehreren Vorortlinien bis Nauen; Berücksichtigung des 30-min-Fernverkehrstaktes nach Hamburg; Platzfreihaltung für eventuellen Umsteigebahnhof Falkenhagener Kreuz
Prio 2	60-min-Takt Eilzüge bis Wittenberge plus 60-min-Takt Vorortzüge bis Wittenberge plus zwei weitere stündliche Vorortzüge bis Nauen
Prio 3	Neue S-Bahn-Station an der Charlottenburger Chaussee als Verknüpfungspunkt zur künftigen Straßenbahn
Prio 3	Wiederaufbau einer Gleichstrom-S-Bahn-Strecke Jungfernheide – Stresow (bestand bis 1980) mit Stationen am Fürstenbrunner Weg und Ruhleben (Umstieg zur U2 und zur künftigen Straßenbahn)
Prio 3	Neue Vorortstation Ruhleben (Umstieg zur U2 und zur künftigen Straßenbahn)
Prio 3	Direktverbindung Berlin – Neustadt (Dosse) - Pritzwalk durch Einsatz von Zweisystemzügen Wechselstrom / Akku und Flügeln in Neustadt (Dosse), Möglichkeit der Weiterführung über Meyenburg nach Güstrow
Prio 3	Untersuchen: Umsteigebahnhof Falkenhagener Kreuz

Bötzowbahn

Zweigstrecke der Hamburger Bahn Spandau – Johannesstift – Bötzw / Hennigsdorf

Die Havelländische Eisenbahn nutzt die eingleisige Strecke Spandau – Falkenhagener Feld – Johannesstift für den Güterverkehr. Bis 1945 führte die Strecke weiter nach Bötzw mit Abzweigung als Straßenbahn von Nieder Neuendorf nach Hennigsdorf.

Das Zielnetz des Bündnisses Pro Straßenbahn enthält eine Straßenbahnstrecke Spandau (Bahnhof – Altstadt) – Hakenfelde Aalemannufer; dieser direkte Weg entspricht dem Verkehrsaufkommen. Ab hier könnte dann die Trasse der Bötzwbahn für eine spätere Straßenbahn-Weiterführung nach Hennigsdorf genutzt werden. Der Umweg durch das Falkenhagener Feld ist nicht sinnvoll, weder als Straßenbahn noch als Vollbahn.

Siemensbahn

Jungfernheide - Gartenfeld

Bestand bis 1980 als zweigleisige S-Bahnstrecke teilweise auf einer Hochbahntrasse (Viadukt). Seitdem kein Zugverkehr.

Zurzeit gibt es keine konkreten Planungen.

Unsere Forderungen

Prio 2	Reaktivierung Jungfernheide – Gartenfeld und Verlängerung zur Wasserstadt Oberhavel
--------	---

Die Siemensbahn bietet sich als schnelle Direktverbindung vom Entwicklungsgebiet Gartenfeld und dem Neubaugebiet Wasserstadt Oberhavel zur Innenstadt mit den beiden Zwischenstationen im Ortsteil Siemensstadt (früher Wernerwerk und Siemensstadt) an. Notwendig ist der Neubau einer Ausfädelung westlich von Jungfernheide mit der dritten Bahnsteigkante in Jungfernheide und einer Spreebrücke, da die Anbindung der Siemensbahn beim Wiederaufbau des S-Bahnringes und des Fernbahnabschnitts Moabit – Spandau nicht berücksichtigt wurde. Mit einer Linienführung über Westhafen zur im Bau befindlichen S21-Nord-Süd-Strecke erreicht man den Hauptbahnhof und den Potsdamer Platz.

Der frühere Endbahnhof Gartenfeld erschließt nicht die Wasserstadt. Deshalb ist die im Entwurf der Änderung des Flächennutzungsplans vorgesehene Fortsetzung der S-Bahn-Strecke durch das Entwicklungsgebiet Gartenfeld, über den Alten Spandauer Schifffahrtskanal und weiter entlang der Pohleseestraße nach Hakenfelde sinnvoll. Der Bahnhof Gartenfeld, der sich früher in Geländehöhe befand, müsste höher gelegt und die Gartenfelder Straße mit einer Brücke überquert werden. Bis über die Havel dürfte sich die kostengünstigere Hochlage verwirklichen lassen, der letzte Kilometer westlich der Havel bis zur Streitstraße in Hakenfelde müsste wahrscheinlich unterirdisch geführt werden. Mit vier Stationen (am Westrand des neuen Gewerbegebiets, in der Wasserstadt Haselhorst an der Daumstraße, westlich der Havel in der Wasserstadt Hakenfelde und an der Streitstraße) wären die beiden Entwicklungsgebiete gut erschlossen. An der Daumstraße und an der Streitstraße wäre die S-Bahn-Strecke mit der Straßenbahn verknüpft.

Kremmener Bahn

Berlin – Kremmen und die sich anschließende Ruppiner Eisenbahn über Neuruppin bis Wittstock

Änderungen seit 2006

Dez 2013	Verlängerung des RE 6 in der HVZ ab Gesundbrunnen
----------	---

Zugangebot im Fahrplan 2018

S-Bahn	20-min-Takt S 25 bis Hennigsdorf. Pro Stunde hat eine S-Bahn Anschluss an den RE 6, eine S-Bahn an die RB 55 nach Kremmen und eine S-Bahn nur in der HVZ Anschluss nach Velten.
Vorort- verkehr	MF 60-min-Takt, SaSo 120-min-Takt RB 55 Hennigsdorf – Kremmen, außerdem HVZ 60-min-Takt Hennigsdorf – Velten; zweiteilige Dieseltriebwagen 648
Regional- verkehr	Unter dem Marketing-Namen Prignitz-Express: MF Berlin-Spandau – Hennigsdorf – Neuruppin – Wittenberge 2 x 120-min-Takt RE 6 mit verschiedenen Halten, HVZ ab Gesundbrunnen über Spandau; SaSo nur 120-min-Takt bis Wittenberge und 120-min-Takt bis Neuruppin; zweiteilige Dieseltriebwagen 648, teilweise in Doppeltraktion

Bisherige Planungen der DB und der Länder – nicht verwirklicht

Senatsverwaltung 1990er Jahre	2. Gleis bis Tegel für den 10-min-Takt und zur Fahrplanstabilisierung, nördlicher Zugang zum S-Bahnhof Alt-Reinickendorf, Bahnsteigverlängerung Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik zur Ollenhauerstraße mit Direktzugang zur U8, östlicher Zugang zur Station Eichborndamm, neue Station Borsigwalde an der Holzhauser Straße, zweiter Zugang Heiligensee. – DB lehnte aus finanziellen Gründen ab.
ETC-Studie 2012 Vorzugsvariante	3. Gleis Schönholz – Tegel für den Regional- und Güterverkehr, Ausweichbahnhof Reinickendorf, Regionalbahnsteig in Tegel, 2. Gleis Tegel – Schulzendorf, Umbau des Bahnhofs Hennigsdorf, Mischbetrieb Tegel – Hennigsdorf auf der teils zweigleisigen, teils eingleisigen Strecke, Regionalexpress im Stundentakt ab Gesundbrunnen über die Kremmener Bahn in die Prignitz, Regionalbahn im Stundentakt von Spandau über Falkensee und Hennigsdorf bis Kremmen
ÖPNV-Strategie Brandenburg 2016 Mitfall 1	eingleisige S-Bahn-Strecke Hennigsdorf – Velten mit Haltepunkt Hennigsdorf Nord und 20-min-Takt, Prignitz-Express weiterhin über Spandau bis Gesundbrunnen, Regionalbahn-Pendel Velten – Kremmen im 60-min-Takt, keine Aussage zum 10-min-Takt der S-Bahn bis Tegel
ÖPNV-Strategie Brandenburg 2016 Mitfall 2	2. S-Bahn-Gleis Schönholz – Tegel, teilweise zusätzliches Regionalverkehrsgleis, Regionalexpress direkt nach Gesundbrunnen, keine Aussage zum Halt Tegel, Regionalbahn Spandau – Hennigsdorf – Kremmen im 60-min-Takt, keine Aussage zum 10-min-Takt der S-Bahn bis Tegel
DB Februar 2017	bis 2023 erst das neue Zugbeeinflussungssystem der S-Bahn einrichten und ein elektronisches Stellwerk bauen, dann 2. S-Bahn-Gleis bis frühestens 2026
Entwicklungs- strategie SPNV der CDU-Fraktion Brandenburg März 2017	S-Bahn nach Velten verlängern. Am Hennigsdorfer Kreuz eine Nordostkurve (von Velten nach Hohen Neuendorf West) für den Prignitz-Express bauen. Prignitz-Express im 60-min-Takt auf dem Umweg über das Karower Kreuz nach Gesundbrunnen fahren. Anschlüsse in Velten an die S-Bahn, in Hohen Neuendorf West an eine Regionalbahn nach Potsdam über Hennigsdorf. Velten – Kremmen 60-min-Takt RB.

Aktuelle Planungen der DB und der Länder

Dez 2018	RE 6 täglich ganztags ab Gesundbrunnen
----------	--

Investitionsprogramm i2030

Enthält den „Prignitz-Express“ als Prioritäres Projekt in der Ausdehnung von Gesundbrunnen über Tegel bis Velten. Im Mai 2018 informierte der VBB, dass die Abstimmungen noch laufen, Planungsvereinbarungen für die S-Bahn und den Prignitz-Express abgeschlossen werden sollen, die Zielstellung S-Bahn Velten und die Finanzierung noch geklärt werden muss.

Im Juni 2018 verkündete der Lenkungsreis i2030 lediglich:

Ohne Termin	Umbau Kremmen und Wustrau-Radensleben zu Ausweichbahnhöfen, Begegnungsabschnitte; 2 Zugpaare pro Stunde bis Neuruppin
-------------	---

Bewertung von Varianten

Varianten, die weiterhin den Umweg über Spandau oder den Laufweg über das Karower Kreuz (ohne Halt) mit Kopfmachen in Hennigsdorf beinhalten, sind wegen der zu langen Fahrzeiten abzulehnen.

Der Laufweg über eine verhältnismäßig einfach aufzubauende Verbindungskurve von Velten zum östlichen Außenring hätte vor allem den Nachteil, dass Hennigsdorf und Tegel für die Pendler von der Prignitz nicht direkt erreichbar wären, und sollte deshalb nicht weiterverfolgt werden. Außerdem würde das Karower Kreuz (ohne Halt am künftigen Turmbahnhof) mit seinen eingleisigen Verbindungskurven noch mehr belastet werden; eine Verbindungskurve am Hohen Neuendorfer Kreuz zur Nordbahn wäre sehr aufwändig zu bauen.

Der Landkreis Oberhavel und die Gemeinden fordern den Wiederaufbau der langsamen S-Bahn bis Velten im 20-min-Takt, obwohl erfahrungsgemäß mit wachsender Entfernung vom Stadtzentrum schnellere Züge, die im Vorortbereich nicht überall halten, bevorzugt werden.

Diese Tendenzen sprechen für die Wiederverlängerung der Gleichstrom-S-Bahn bis Velten und für eine schnelle direkte Vorortstrecke zunächst im Dieselbetrieb, später mit Zweisystemfahrzeugen Wechselstrom / Akku.

Unsere Forderungen

Prio 1	RE 6 täglich ganztags ab Gesundbrunnen
Prio 1	S-Bahn 10-min-Takt bis Tegel. Dafür 2. Gleis Schönholz – Tegel mit neuen Stationen Borsigwalde und Reinickendorf Ost, Verschiebung der Station Alt-Reinickendorf an die Roedernallee, Bahnsteigverlängerung Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik zur Ollenhauerstraße mit Direktzugang zur U8, östlicher Zugang zur Station Eichborndamm
Prio 1	RB 55 bis Neuruppin verlängern. Dafür Kremmen zum Ausweichbahnhof umbauen und weitere Begegnungsabschnitte prüfen.
Prio 2	Stündlich 1 RE (von Wittenberge) und 1 Vorortzug (von Neuruppin) über Tegel nach Gesundbrunnen. Dafür eigenes Vorortgleis Schönholz – Tegel, Umbau Tegel mit Regionalbahnsteig und südlichem Zugang, ohne Bahnübergang; 2. Gleis zwischen Tegel und Hennigsdorf, wo erforderlich, entweder für Mischbetrieb S-Bahn / Regionalverkehr oder zwei eingleisige separate Strecken; Umbau Hennigsdorf für Durchgangsverkehr
Prio 2	Wiederaufbau der S-Bahn Hennigsdorf – Velten (bestand bis 1983 im 30-min-Takt) eingleisig für 20-min-Takt mit Haltepunkt Hennigsdorf Nord
Prio 2	Ausbau von Hennigsdorf zur Umsteigestation zwischen Radiallinien, Tangentiallinien mit Richtungswechsel und der S-Bahn
Prio 3	Wechselstrom-Elektrifizierung Gesundbrunnen – Neuruppin, soweit kein Mischbetrieb mit Gleichstrom-S-Bahn; Einsatz von Zweisystemzügen Wechselstrom / Akku, Weiterführung durch den Nord-Süd-Tunnel
Prio 3	Reaktivierung Neuruppin – Herzberg für Zugverbindungen Neuruppin - Rheinsberg und Neuruppin – Oranienburg

Zentrale Achsen

Ost-West-Achse (Stadtbahn)

S-Bahn Westkreuz – Hauptbahnhof – Ostkreuz / Treptower Park
Fern- und Regionalbahn Charlottenburg – Hauptbahnhof - Rummelsburg

Änderungen seit 2006

Juni 2006	Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs mit 4 Bahnsteiggleisen
Juni 2006	<i>Verschlechterung: Fernverkehrszüge halten nicht mehr am Zoo, dafür längere Haltezeiten am Hauptbahnhof; Folge: geringere Kapazität der Stadtbahn</i>
Dez 2012	HVZ 30-min-Takt RB 21/22 Golm – Potsdam – Friedrichstraße
2015/16	<i>Verschlechterung: Zeitweilige baubedingte Totalsperrungen der Fernbahngleise und der S-Bahn-Gleise</i>
Dez 2017	Inbetriebnahme des Regionalbahnsteigs Ostkreuz
Dez 2017	Wiederinbetriebnahme des 3. Gleises Ostbahnhof – Rummelsburg (Zuführungsgleis vom ICE-Werk Rummelsburg)

Zugangebot im Fahrplan 2018

S-Bahn	6 Zugpaare in 20 min (S 3, 2 x S 5, 2 x S 7, S 9) in Abständen von 2 bis 5 min; Ostbahnhof – Ostkreuz zweites Zugpaar S 3
Regional- und Vorortverkehr	30-min-Takt RE 1, 60-min-Takt RE 2, 60-min-Takt RE 7, 60-min-Takt RB 14, in der Summe 5 Z/h, <i>ungleichmäßig verteilt</i> ; HVZ von Westen bis Friedrichstraße 7 Z/h
Fernverkehr	1 Z/h ICE Braunschweig, 0,5 Z/h IC Amsterdam, 0,5 Z/h EC Warszawa, plus einzelne Züge, Summe 2 Z/h, vereinzelt 3 Z/h

Summe Belegung der Ferngleise 7 Z/h, vereinzelt 8 Z/h, westlich Friedrichstraße HVZ 9 Z/h

Planungen der DB und der Länder

Dez 2018	Wiederinbetriebnahme des 3. und 4. S-Bahn-Gleises Ostbahnhof – Ostkreuz, dann im Richtungsbetrieb (bis Dez 2011 vorhanden im Linienbetrieb)
Dez 2018	20-min-Takt S75 ab Ostbahnhof (statt Ostkreuz); <i>Nicht geplant ist, den 10-min-Takt S 3 bis Westkreuz zu verlängern;</i> <i>Nicht geplant ist, den 10-min-Takt S 75 (ab Lichtenberg!) bis Ostbahnhof und den 20-min-Takt bis Westkreuz zu verlängern</i>
Dez 2022	Regional- und Vorortverkehr 6 Z/h (2 x RE 1, RE 2, RE 7, RE 8A, RB 23), HVZ 8 Z/h (plus Verstärker RE 1, Verstärker RE 2), kein Wenden mehr in Friedrichstraße
Dez 2025	Regional- und Fernverkehr 6 Z/h (<i>aber davon 2 Z/h nur von Westen bis Ostbahnhof</i>), HVZ <i>nur noch 7 Z/h (Wegfall Verstärker RE 2)</i>
Bis 2030	S-Bahn 8 Zugpaare in 20 min ab Charlottenburg, 6 Zugpaare ab Westkreuz

Die geplanten geringfügigen Angebotsausweitungen bei S-Bahn und Regionalverkehr sind völlig unzureichend.

Angebliche Überlastung der Regional- und Ferngleise

Die Nennleistung der Ferngleise beträgt in jeder Richtung 13 Züge pro Stunde. Vor der Inbetriebnahme der Nord-Süd-Verbindung sahen die Fahrpläne in der Regel 11 Züge pro Stunde plus eine Reserve- und Erholungstrasse im annähernd gleichmäßigen Abstand von 5 min vor. Zurzeit verkehren in der Regel 7 Züge pro Stunde (5 Regionalzüge und 2 Fernzüge) über die gesamte Stadtbahn, in der HVZ weitere 2 Züge pro Stunde von Westen bis Friedrichstraße. Trotzdem erklärte DB Netz die Stadtbahn im Dezember 2013 förmlich zum „Überlasteten Schienenweg“.

Zwei Ursachen dafür sind inzwischen weggefallen: das 3. Gleis Ostbahnhof – Rummelsburg ist wieder in Betrieb, die Langsamfahrstelle am Ostkopf des Hauptbahnhofs beseitigt. Zwei weitere Ursachen ließen sich problemlos und schnell beseitigen: gleichmäßigere Verteilung der Haltezeiten durch Wiedereinführung der Fernverkehrshalte am Zoo, generell kürzere Abfertigungszeiten (durch Aufheben der Türblockierung). Etwas langwieriger dürfte der Wiedereinsatz von Fahrzeugen mit größeren Stell- und Verteilflächen hinter den Türen und die Verbreiterung der zu engen Bahnsteigflächen am Hauptbahnhof sein.

Notwendige Kapazität im Fern-, Regional- und Vorortverkehr

Aus unseren Forderungen für die radialen Zulaufstrecken ergeben sich für die Stadtbahn pro Stunde und Richtung folgende Zuganzahlen für die Stadtbahn (Z/h):

	Fernzüge	Regionalzüge	Vorortzüge
Ostbahn		1	
Frankfurter Bahn	1	2	2
Görlitzer Bahn		1 (plus 1 Nord-Süd)	(2 Innenring / Nord-Süd)
Flughafen BER			2 (plus 2 Nord-Süd)
Wetzlarer Bahn		(1)	(1) (plus 2 Nord-Süd)
Magdeburger Bahn	0,5	(2)	(2)
Lehrter Bahn	2,5	(1)	(2 Nordring / Nord-Süd)
Hamburger Bahn	(2 Nord-Süd)	(1 Nord-Süd)	(1, plus 2 Nordring / Nord-Süd)
Summe Z/h	12	4	4

Die in Klammern gesetzten Zuganzahlen gehen nicht in die Summe ein, weil sie sind mit einer anderen Linie verbunden sind.

Da nur 11 Fahrplantrassen planmäßig belegt werden sollten, muss im Endzustand (mit VnK-Strecke) 1 Vorortzug der Frankfurter Bahn am Ostbahnhof wenden oder geflügelt werden. Ohne Züge über die VnK-Strecke kann die Stadtbahn alle Züge der Zulaufstrecken aufnehmen.

Unsere Forderungen

Prio 1	Wiederherstellen der ursprünglichen Leistungsfähigkeit der S-Bahn: Signalsystem für Zugfolgezeit 90 Sekunden „ertüchtigen“ und Abfertigungszeiten der S-Bahn verkürzen, so dass planmäßig 2-min-Zugfolge möglich ist
Prio 1	9 S-Bahn-Züge im 20-min-Intervall zwischen Westkreuz und Ostkreuz /Treptower Park (2x S3, 2 x S5, 2 x S7, 2 x S9, 1 x S75); 1 x S75 und HVZ-Verstärker müssen am Ostbahnhof wenden, nicht in Lichtenberg oder Ostkreuz
Prio 1	Fehlende Weichenverbindungen für Flexibilität im Störfall der S-Bahn nachrüsten (Westkopf Hauptbahnhof)
Prio 1	Wiederherstellen der ursprünglichen Leistungsfähigkeit der Fernbahn durch Halt des Fernverkehrs am Zoo, dafür kürzere Haltezeiten am Hauptbahnhof; dies ermöglicht mehr Züge infolge gleichmäßigerer Belegungszeiten, Abfertigungszeiten kürzen durch Aufheben der Türblockierung
Prio 1	Fehlende Weichenverbindungen für Flexibilität im Störfall der Regional- und Fernbahn nachrüsten (2 x Westkopf Hauptbahnhof, 2 x zwischen Hauptbahnhof und Friedrichstraße, 1 x Ostkopf Friedrichstraße), Gleiswechselbetrieb einrichten
Prio 2	Im Hauptbahnhof die Bahnsteigflächen der zu engen Fernbahnsteige im Bereich der Treppen und Aufzüge verbreitern (bedeutet eine Verspätungsursache zu beseitigen)
Prio 3	Vorortbahnsteig Westkreuz (Umsteigeknoten zur S-Bahn und zum Vorortverkehr auf dem Innenring)

Zweite Ost-West-Achse

Plänterwald – Moritzplatz – Potsdamer Platz / Anhalter Bahnhof

Infolge der größeren Ost-West-Ausdehnung Berlins sind die Verkehrsströme in Ost-West-Richtung größer als in Nord-Süd-Richtung. In Nord-Süd-Richtung gibt es vier Regional- und Ferngleise und wird es in der Zukunft vier S-Bahn-Gleise geben, in Ost-West-Richtung jedoch nur jeweils zwei. Mit zunehmendem öffentlichem Verkehr wird die Stadtbahn (S-Bahn, Regional- und Fernverkehr) an ihre Leistungsgrenze kommen und nicht mehr ausreichen. Auch die in Ost-West-Richtung verlaufenden U-Bahn-Linien U1 und U5 werden den Mehrverkehr nicht aufnehmen können.

Zur Entlastung der Stadtbahn und zum Erschließen weiterer Stadtviertel mit Schnellbahn-Verbindungen bietet sich an, das Bahnkonzept von 1938 aufzugreifen. Dieses sah in Verlängerung der Görlitzer Bahn eine unterirdische S-Bahn-Strecke entlang der Oranienstraße und Kochstraße zum Anhalter Bahnhof (nach Süden einmündend) vor; der 1929 als U-Bahn-Vorsorge angelegte untere Bahnsteig am Moritzplatz sollte eingebunden werden.

Verkehrsströme aus Richtung Strausberg, Ahrensfelde und Wartenberg kann eine solche Strecke zwar nicht aufnehmen, aber aus Richtung Flughafen BER, Königs Wusterhausen und Köpenick, wenn die Strecke Schöneweide – Spindlersfeld dorthin verlängert wird. Die zweite Ost-West-Achse ermöglicht, S-Bahn-Linien über die gesamte Stadtbahn fahren zu lassen, die sonst dauerhaft in Ostbahnhof oder Warschauer Straße enden müssten. Am künftigen Turmbahnhof Kiefholzstraße wäre die Strecke mit dem Innenring verknüpft, an mehreren Stellen mit der U-Bahn und künftigen Straßenbahnen. Ob sie am Anhalter Bahnhof nach Süden oder besser am Potsdamer Platz nach Norden in die Nord-Süd-S-Bahn eingefädelt oder nach Westen weitergeführt wird, wäre zum gegebenen Zeitpunkt zu untersuchen. Das Gelände des Görlitzer Bahnhofs kann oberirdisch befahren werden.

Diese Trasse muss für den späteren Ausbau (Prio 3) freigehalten werden.

Nord-Süd-Achse

S-Bahn Gesundbrunnen – Friedrichstraße – Südkreuz / Schöneberg

Künftige S-Bahn Westhafen/Wedding – Hauptbahnhof – Potsdamer Platz

Fern- und Regionalbahn Jungfernheide / Gesundbrunnen – Hauptbahnhof – Südkreuz / Schöneberg

Änderungen nach Inbetriebnahme der Nord-Süd-Fernbahn-Achse 2006

Dez 2007	Inbetriebnahme des 5. und 6. Bahnsteiggleises Südkreuz
Mai 2008	Neuer S-Bahn-Haltepunkt Julius-Leber-Brücke (S 1)
Dez 2015	RB 10 bis Südkreuz (vorher nur bis Hauptbahnhof)

Zugangebot im Fahrplan 2018

S-Bahn	6 Zugpaare in 20 min (2 x S 1, 2 x S 2, S 25, S 26) <i>in Abständen von 2 bis 5 min</i> ; SaSo nur 5 Zugpaare in 20 min (S 26 <i>nur ab Potsdamer Platz</i>)
Regional- und Vorortverkehr	2 Z/h ab Gesundbrunnen (RE 3, RE 5) plus 2 Z/h ab Jungfernheide (RE 4, RB 10)
Fernverkehr	1 Z/h ICE Hamburg, 0,5 Z/h IC Hamburg – Dresden, 1 Z/h ICE Leipzig, 1 Z/h ICE Halle + Einzelzüge Stralsund und Rostock; Summe max. 4 Z/h

Summe der Belegung Ferngleise Hauptbahnhof - Südkreuz 8 Z/h, außerdem 1 Z/h ICE Gesundbrunnen – Hauptbahnhof (Wende) – Spandau (- Köln) bei einer Kapazität von 18 Z/h.

Nichtausnutzung der Streckenkapazität

Die vorhandene Kapazität der viergleisigen Nord-Süd-Strecke (Wechselstrom) wird nur zur Hälfte ausgenutzt. Der Hauptbahnhof (tief) wird mit den wendenden ICE unnötig belastet. Nachdem die Bauarbeiten am Ostkreuz beendet sind und das Zuführungsgleis vom ICE-Werk Rummelsburg zum Ostbahnhof wieder in Betrieb ist, könnten diese Züge ohne weiteres die Stadtbahn benutzen. Das will die DB nicht, um der Diskussion zum Fernverkehrshalt am Bahnhof Zoo aus dem Wege zu gehen und weil sie sich von der Konzentration der Reisenden an den teuren Geschäften des Hauptbahnhofs höhere Einnahmen verspricht.

Planungen der DB und der Länder

Dez 2020	Neue S-Bahn-Strecke Wedding – <i>Invalidenstraße (Nähe Hauptbahnhof) ohne Zwischenstation</i>
Dez 2022	Vorort- und Regionalverkehr 2 Z/h über Gesundbrunnen (RE 3, RE 5) plus 3 Z/h über Jungfernheide (RE 4, RB 10, RB 14); außerdem 2 Z/h über Gesundbrunnen bis Hauptbahnhof (FEX) und 1 Z/h ab Hauptbahnhof bis Südkreuz (RE 8B)
Dez 2025	Vorort- und Regionalverkehr 2 Z/h über Gesundbrunnen (RE 3, RE 5) plus 2 Z/h über Jungfernheide (RE 4, RB 14), HVZ 3 Z/h (RE 8V); außerdem 3 Z/h ab Hauptbahnhof bis Südkreuz (FEX, RE 20)
Eventuell Dez 2025	Annahme für den Fernverkehr: eine weitere Linie im 120-min-Takt Richtung Dresden, also max. 4,5 Z/h
2026	S-Bahnsteig Hauptbahnhof tief anstelle Invalidenstraße, Verbindungskurve von Westhafen
Ohne Termin	Neue S-Bahnstrecke Hauptbahnhof tief – Potsdamer Platz
Ohne Termin	Neue S-Bahn-Strecke Potsdamer Platz – Gleisdreieck – Yorckstraße / Großgörschenstraße

Summe der Belegung Ferngleise Hauptbahnhof – Südkreuz ab Dez 2025 (Inbetriebnahme Dresdner Bahn und zweite Betriebsstufe des sogenannten Elbe-Spree-Netzes): *nur 12,5 Z/h bei einer Kapazität von 18 Z/h.*

Bewertung der Nord-Süd-S-Bahn-Strecken

Die Nord-Süd-S-Bahn-Verbindung mit Anbindung des Hauptbahnhofs hätte schon seit 2006 auf den vier Wechselstromgleisen eingerichtet werden können; die Streckenkapazität zwischen Jungfernheide / Gesundbrunnen und Südkreuz dafür ist vorhanden. Ziel muss sein, dies sobald wie möglich nachzuholen, zumal keine Infrastrukturerweiterungen dafür notwendig sind.

Stattdessen wurde eine teure parallele Neubaustrecke für die Gleichstrom-S-Bahn (sogenannte S 21) angestrebt, falsch geplant, begonnen zu bauen und immer weiter verschoben. Als Ergänzung zur

noch fehlenden Wechselstrom-S-Bahn besteht der Sinn der „S 21“ neben der Anbindung des Hauptbahnhofs in erster Linie in der Verknüpfung mit der U-Bahn am Gleisdreieck und in der Erschließung von Nordost-Moabit und des Heideviertels mit einer Zwischenstation an der Perleberger Brücke. Zum weiteren Ausbau des S-Bahn-Netzes trägt die „S 21“ zur künftigen Aufnahme der Züge der Siemensbahn (von Hakenfelde), der Strecke Spandau – Jungfernheide und über die Cheruskerkurve zur Verbindung mit dem Südring und den Südoststrecken bei.

Die bestehende Nord-Süd-S-Bahn-Strecke kann durchaus weitere Züge aufnehmen; ihr Nachteil besteht nur in der geringeren Geschwindigkeit infolge enger Kurven. Keinesfalls dürfen Züge von dieser Strecke auf die künftige zweite Nord-Süd-S-Bahn-Strecke verlegt werden; die zweite Strecke muss zusätzliche Linien aufnehmen.

Kapazität der Wechselstromgleise

Aus unseren Forderungen für die radialen Zulaufstrecken ergeben sich für die Nord-Süd-Wechselstromstrecke pro Stunde und Richtung folgende Zuganzahlen (Z/h):

	Fernzüge	Regionalzüge	Vorortzüge
Lehrter Bahn	(2,5 Stadtbahn)	(1 Stadtbahn)	1 (plus 1 Nordring)
Hamburger Bahn	(2)	1	1 (plus 2 Stadtbahn / Nordring)
Kremmener Bahn		1	1
Nordbahn	(1)	1	1 (plus 1 Ring)
Heidekrautbahn			2 (plus 2 Ring)
Stettiner Bahn	(1)	1	2
Görlitzer Bahn	0,5 über BER	(1 über BER) (plus 1 Stadtbahn)	(1 über BER) (plus 1 Innenring)
Flughafen BER			(2)
Dresdner Bahn	1,5	(1)	(2)
Anhalter Bahn	3	(1)	(2)
Wetzlarer Bahn		(1 Stadtbahn)	(2) (plus 1 Stadtbahn)
Magdeburger Bahn		(2 Stadtbahn)	
Summe Z/h	17	5	4 (3)
			8 (9)

Die in Klammern gesetzten Zuganzahlen gehen nicht in die Summe ein, weil sie sind mit einer anderen Linie verbunden sind. Regionallinien sind mit Vorortlinien einer anderen Radialstrecke verknüpft.

Die Nord-Süd-Verbindung ist in der Lage, die von uns geforderten Angebotsmehrungen aufzunehmen.

Unsere Forderungen

Prio 1	S-Bahn-ähnlicher Verkehr auf den Wechselstromgleisen mittels geschickter Verbindung der nördlichen mit den südlichen Vorort- und Regionalzügen
Prio 1	Planungs- und Baubeginn für die S-Bahn-Strecke Potsdamer Platz – Gleisdreieck – Yorckstraße / Großgörschenstraße; Umsteigebahnhof Gleisdreieck
Prio 1	Fertigstellung der S-Bahn-Nordanbindung des Hauptbahnhofs von Wedding und Westhafen mit Zwischenstation Perleberger Brücke; mindestens 10-min-Takt über beide Verbindungskurven
Prio 1	Mehr S-Bahn-Züge auf der bestehenden Nord-Süd-Strecke: auch SaSo mindestens 6 Züge pro Richtung in 20 min; HVZ-Verstärkerlinien bis Gesundbrunnen
Prio 1	Keine Linienverlegung von der bestehenden Nord-Süd-S-Bahn-Strecke auf die künftige zweite Strecke
Prio 2	Planungs- und Baubeginn des Mittelstücks der neuen S-Bahnstrecke: Hauptbahnhof – Potsdamer Platz (<i>schlecht: kein Halt am Reichstag geplant</i>)
Prio 2	Soviel Regional- und Vorortzüge durchbinden, dass auf den Wechselstromgleisen eine Zugfolge von etwa 5 min erreicht wird (12 Z/h)
Prio 3	Neue S-Bahn-Strecke Cheruskerkurve (Julius-Leber-Brücke – Südkreuz Ringbahnsteig)

Innenring und innere Tangenten

Nördlicher Innenring

Gleichstrom-S-Bahn-Strecke Westkreuz – Gesundbrunnen – Ostkreuz
Zweigleisige Wechselstrom-Strecke Grunewald / Halensee – Gesundbrunnen – Frankfurter Allee – Lichtenberg / Ostkreuz

Änderungen nach 2006

Aug 2008	S 85 eingestellt, dafür 20-min-Takt S 9 Pankow – Treptower Park und weiterhin 20-min-Takt S 8
Juni 2013	S 85 wieder MF 20-min-Takt Pankow – Treptower Park
Dez 2017	<i>Verschlechterung: Ersatzloser Wegfall der S 9 Pankow – Treptower Park</i>

Zugangebot im Fahrplan 2018

S-Bahn	10-min-Takt Ring S 41/42, HVZ 5-min-Takt; 10-min-Takt Viertelring S 8 / S 85 Bornholmer Straße – Treptower Park
Vorortverkehr	Spandau – Jungfernheide – Gesundbrunnen HVZ 60 min-Takt RE 6 Gesundbrunnen – Lichtenberg April bis Okt wegen Umleitung etwa 60-min-Takt RE 3

Die vorhandenen Wechselstromgleise dienen nur dem Güterverkehr, Betriebsfahrten und Umleitungen, *werden aber kaum für den Vorortverkehr genutzt.*

Planungen der DB und der Länder

Dez 2018	Täglich ganztags 60-min-Takt Vorortverkehr RE 6 Spandau - Gesundbrunnen
Juni 2019	Wiederinbetriebnahme der Wechselstromstrecke Frankfurter Allee – Ostkreuz (seit Dez 2003 außer Betrieb), zunächst nur als Umleitungsstrecke
Okt 2020	30-min-Takt Vorortverkehr Gesundbrunnen – Ostkreuz – BER
Dez 2025	<i>Verschlechterung: Kein Vorortverkehr Gesundbrunnen – Ostkreuz mehr</i>
2026	Verlängerung S 46 von Westend zum Hauptbahnhof
2030	Wieder 3 x 20-min-Takt S-Bahn Bornholmer Straße – Treptower Park (neue S 6 Buch – Grünau)
Evtl. 2030	S 41/42 ganztags täglich 5-min-Takt mit 8 Wagen (statt 6) (widersprüchliche Aussagen im ÖPNV-Bedarfsplan)

Nicht geplant ist, die vorhandenen Wechselstromgleise für den Vorort- und Regionalverkehr zu nutzen.

Unsere Forderungen

Prio 1	S 41/42 täglich ganztags 5-min-Takt mit 8 Wagen
Prio 2	S-Bahn drittes Bahnsteiggleis in Westend oder Halensee zur Nutzung bei Unregelmäßigkeiten
Prio 2	Erhöhen der Leistungsfähigkeit der S-Bahn: Signalsystem für Zugfolgezeit 90 Sekunden „ertüchtigen“ und Abfertigungszeiten der S-Bahn verkürzen, so dass planmäßig 2-min-Zugfolge möglich ist)
Prio 2	Geeignete Ziele mit neuen oder verlängerten Vorortlinien über den Innenring verbinden (z. B. Potsdam – Jungfernheide – Gesundbrunnen – Eberswalde und Spandau – Gesundbrunnen – Lichtenberg)
Prio 2	Verlegen des S-Bahnsteigs Frankfurter Allee, kürzerer Umsteigeweg zur U-Bahn, Zugang zur Lichtenberger Seite
Prio 3	Greifswalder Straße Regionalbahnsteig; beide Bahnsteige mit kürzerem Umsteigeweg zur Straßenbahn und östlichem Ausgang zum Wohngebiet Michelangelostraße

Südlicher Innenring

Gleichstrom-S-Bahn-Strecke Westkreuz – Südkreuz – Ostkreuz

Zweigleisige nicht elektrifizierte Strecke Halensee / Grunewald – Tempelhof

Eingleisige nicht elektrifizierte Strecke Tempelhof – Treptow Güterbahnhof mit Abzweigung Neukölln - Baumschulenweg

„Fernbahn“ Treptow Güterbahnhof – Treptower Park zurzeit unterbrochen

Änderungen seit 2006

Sept 2016	Wiederinbetriebnahme der „Fernbahn“ Halensee – Tempelhof 2gleisig, nicht elektrifiziert für Güterverkehr und Betriebsfahrten
-----------	--

Zugangebot im Fahrplan 2018

S-Bahn	10-min-Takt Ring S 41/42, HVZ 5-min-Takt; 20-min-Takt S 46 Westend – Neukölln – Königs Wusterhausen; 20-min-Takt S 45 Südkreuz – Neukölln – Schönefeld
--------	--

Kein Personenverkehr auf der „Fernbahn“

Planungen der DB und der Länder

Im März 2015 beantragte die DB das Planfeststellungsverfahren zur Elektrifizierung und Geschwindigkeitserhöhung der „Fernbahn“ auf 80 km/h. Da die DB auch die Schallschutzmaßnahmen für die parallel verlaufende Autobahn finanzieren sollte, verzichtete sie auf die Ausbaumaßnahmen.

Der Stadtentwicklungsplan Verkehr 2011 enthielt noch eine S-Bahn-Station Tempelhofer Feld, *der Entwurf des Stadtentwicklungsplans 2018 nicht mehr.*

Unsere Forderungen

Prio 1	S 41/42 täglich ganztags 5-min-Takt mit 8 Wagen
Prio 2	S-Bahn drittes Bahnsteiggleis in Halensee oder Westend zur Nutzung bei Unregelmäßigkeiten
Prio 2	Erhöhen der Leistungsfähigkeit der S-Bahn: Signalsystem für Zugfolgezeit 90 Sekunden „ertüchtigen“ und Abfertigungszeiten der S-Bahn verkürzen, so dass planmäßig 2-min-Zugfolge möglich ist)
Prio 2	Elektrifizierung der „Ferngleise“ Halensee – Baumschulenweg / Treptow Güterbahnhof
Prio 3	Wiederaufbau der „Ferngleise“ Treptow Güterbahnhof – Treptower Park
Prio 3	Ausbau der „Ferngleise“ zur vollwertigen Strecke für den Vorortverkehr mit Regionalbahnsteigen in Westkreuz (Umsteigeknoten zur S-Bahn und zum Vorortverkehr auf der Stadtbahn), Südkreuz und Neukölln (oder Hermannstraße)
Prio 3	Wiederaufbau der Verbindungskurve in Schöneberg von der Potsdamer Stammbahn (Vorortgleise) zum östlichen Südring
Prio 3	Geeignete Ziele mit neuen Vorortlinien über den Innenring verbinden (z. B. Potsdam - Steglitz – Südkreuz – Ostkreuz – Lichtenberg und Spandau – Westkreuz – Südkreuz – Schöneweide)
Prio 3	S-Bahn-Stationen Tempelhofer Feld (in Nähe der Oderstraße) und Kieholzstraße (mit Vorsorge für die Verknüpfung zur zweiten Ost-West-Achse)

Innere westliche Tangente

Spandau / Jungfernheide – Wannsee

Derzeit kein Personenverkehr. Vorhandene Strecken werden nicht genutzt.

Keine Planungen der DB und der Länder.

Unsere Forderungen

Prio 2	Vorortverkehr Spandau – Wannsee – Potsdam mit Verlängerung an beiden Enden zu geeigneten Zielen (z. B. Direktverbindung Nauen – Falkensee – Potsdam und als Anschluss von der Magdeburger und Wetzlarer Bahn zum Fernverkehr in Spandau)
Prio 2	Vorortverkehr Gesundbrunnen – Jungfernheide – Wannsee – Potsdam mit Verlängerung an beiden Enden zu geeigneten Zielen (z. B. Direktverbindung von Eberswalde mit Potsdam)
Prio 3	Prüfen: Regionalbahnsteig in Westkreuz an der Verbindungskurve Messe Nord/ICC - Grunewald

Innere östliche Tangente

Karower Kreuz – Ostkreuz – Schöneweide (Vorortverkehr zurzeit nur über Hohenschönhausen – Lichtenberg, weil Frankfurter Allee – Ostkreuz unterbrochen)

Änderungen seit 2006

Dez 2015	Wiederinbetriebnahme Lichtenberg – Ostkreuz oben – Baumschulenweg (<i>war</i> seit Dez 2003 wegen Umbau Ostkreuz außer Betrieb); neuer Ring-Regionalbahnsteig Ostkreuz
Dez 2015	60-min-Takt RB 24 Bernau – Hohenschönhausen – Lichtenberg – Ostkreuz oben – Königs Wusterhausen, 60-min-Takt RB 12 Oranienburg – Hohenschönhausen – Lichtenberg – Ostkreuz oben
März 2016	RB 24 hält auch in Schöneweide

Zugangebot im Fahrplan 2018

S-Bahn	2 x 20-min-Takt Bornholmer Straße – Ostkreuz – Schöneweide (S 8, S 85)
Regional- und Vorortverkehr	60-min-Takt RB 24 Bernau – Hohenschönhausen – Lichtenberg – Ostkreuz oben – Schöneweide – Königs Wusterhausen (5teiliger Talent2), 60-min-Takt RB 12 Oranienburg – Hohenschönhausen – Lichtenberg – Ostkreuz oben (3teiliger Dieseltriebwagen Talent)

Planungen der DB und der Länder

Okt 2020	30-min-Takt Vorortverkehr Gesundbrunnen – Ostkreuz – BER (<i>schlecht: ohne Halt in Schöneweide</i>)
Dez 2022	Neue Vorortlinie 60-min-Takt RB 32 Oranienburg – Hohenschönhausen - Lichtenberg – Ostkreuz oben - Schöneweide
Dez 2025	<i>Verschlechterung: Kein Vorortverkehr Gesundbrunnen – Ostkreuz mehr</i>
2030	Wieder 3 x 20-min-Takt S-Bahn Bornholmer Straße – Ostkreuz - Schöneweide (neue S6 Buch – Grünau)

Unsere Forderungen

Prio 2	Dauerhaft geeignete Ziele mit neuen oder verlängerten Vorortlinien über die innere östliche Tangente verbinden, auch nach Inbetriebnahme der Dresdner Bahn (z. B. Gesundbrunnen – Ostkreuz – Schöneweide - BER und Karower Kreuz – Ostkreuz – Schöneweide - BER)
Prio 3	Verdichtung des Vorortverkehrs und weitere Linien nach Inbetriebnahme von Vorortbahnsteigen in Greifswalder Straße, Pankow und Wittenau

Außenring und äußere Tangenten

Zweckbestimmung des Außenrings

Geschichtlicher Rückblick

Vorläufer des Außenrings war zuerst die Umgehungsbahn, die von 1902 bis 1926 westlich von Berlin für den Militär- und Güterverkehr entstand. Sie verlief wegen der Havelseen und Waldgebiete in großem Abstand von der Stadtgrenze von Oranienburg über Nauen, Wustermark und Seddin nach Großbeeren und verband die Radialstrecken und Rangierbahnhöfe. Die Fortsetzung wurde als Güteraußenring 1940 bis 1941 über Schönefeld und Wuhlheide bis Karow provisorisch in Betrieb genommen und verlief im Süden näher an der Stadtgrenze und im Osten durch dünn besiedelte Gebiete innerhalb der Stadtgrenze, weil hier die natürlichen Hindernisse weiter außen liegen. Mit dem nördlichen Güteraußenring von Karow über Basdorf nach Oranienburg wurde der Ring 1950 geschlossen.

Von 1951 bis 1956 wurde der Außenring begradigt, in weiten Teilen neu trassiert und durchgehend zweigleisig ausgebaut. Er diente fortan sowohl dem Güterverkehr als auch zum Umfahren von West-Berlin im Personenfern- und -nahverkehr.

Danach wurde im ursprünglich dünn besiedelten Gebiet im Osten der Stadt die Bebauung verdichtet, und zwischen 1970 und 1990 entstanden große neue Wohngebiete. Der östliche Außenring wurde zunehmend ungeeigneter für den lärmintensiven Güterverkehr und zunehmend bedeutsamer für den Personennahverkehr. Die Abschnitte Hohen Neuendorf – Karower Kreuz, Wartenberg – Biesdorfer Kreuz und Grünauer Kreuz – Schönefeld erhielten von 1962 bis 1985 parallele Gleichstrom-S-Bahn-Strecken, die mit den Radialstrecken Richtung Innenstadt verbunden sind. Auf den restlichen Teilstrecken fehlt der öffentliche Nahverkehr noch.

Durchgangs-Güterverkehr

Ein erheblicher Anteil des Durchgangs-Güterverkehrs auf dem Außenring (und auf dem nördlichen Innenring) führt von den Nordsee- und Ostseehäfen Richtung Polen und Tschechien und ist eine Fortsetzung des Hochseeschiffsverkehrs. Dieser ist extrem umweltschädlich und wirtschaftlich unsinnig, denn er transportiert Rohstoffe und billig produzierte Fertigprodukte vom armen globalen Süden in den reichen globalen Norden und die „veredelten“ Rohstoffe als Maschinen, Anlagen und Waffen in den Süden zurück.

Um den Ressourcenverbrauch, die Umweltbelastung und –zerstörung zu begrenzen, müssen die globalen Wirtschaftskreisläufe zurückgedrängt und die lokalen gefördert werden. Der verbleibende Güterverkehr soll weitgehend mit der Eisenbahn abgewickelt werden, jedoch möglichst über Strecken abseits von Wohngebieten.

Unser Ziel ist, das Berliner Stadtgebiet vom Durchgangs-Güterverkehr auf der Schiene zu befreien, diesen weiträumig um Berlin herumzuführen, erforderlichenfalls auf auszubauenden Eisenbahnstrecken, zum Beispiel Fürstenberg – Eberswalde – Frankfurt (Oder) und Seddin – Jüterbog – Falkenberg.

Direktverbindungen der Kreisstädte und Mittelzentren mit Potsdam und untereinander

Nur vier Kreisstädte am Laufweg des RE 1 und zwei weitere eingeschränkt (Oranienburg, Königs Wusterhausen) sind derzeit direkt mit der Landeshauptstadt Potsdam verbunden. Von allen anderen bestehen nur umständliche Fahrmöglichkeiten mit Umsteigen. Die Kreisstädte und größeren Orte an benachbarten Radialstrecken sind untereinander meist nur mit mehrmaligem Umsteigen oder dem Umweg über Berlin erreichbar. Der Außenring verläuft zwar nicht über diese Aufkommensstellen, lässt sich aber für mehr Direktverbindungen und gute Anschlüsse nutzen.

Verbindungskurven und Turmbahnhöfe

Über Verbindungskurven vom Außenring zu den Radialstrecken, die überwiegend ausreichend vorhanden sind, lässt sich eine Vielzahl von Direktverbindungen zwischen den Radialstrecken untereinander und mit den Stationen auf dem Außenring organisieren. Das ist für die Fahrgäste einerseits wünschenswert, stößt aber bei der Fahrthäufigkeit, in der Fahrplangestaltung und in der Übersichtlichkeit an Grenzen.

Einen vertretbaren Ausweg stellen Umsteigestationen an den Schnittpunkten der Radialen mit dem Außenring dar. Meist bieten sich dafür Turmbahnhöfe an, bei denen die Bahnsteige der sich kreuzenden Strecken übereinander angeordnet und mit kurzen Umsteigewegen über Treppen, Fahrtreppen und Aufzüge verbunden sind. Mit dichten oder wenigstens aufeinander abgestimmten Takten auf der Radial- und der Ringstrecke lassen sich so Anschlüsse mit kurzen Wartezeiten herstellen. Bauliche Vorbilder sind Ostkreuz, Westkreuz, Südkreuz und Schöneberg auf dem Innenring.

In Einzelfällen kann es vorteilhafter sein, die Strecken auf andere Art zu verknüpfen oder zusätzliche Direktverbindungen über die Verbindungskurven zu schaffen. Springpfehl bietet sich für Bahnsteige im Richtungsbetrieb an (nach dem Vorbild von Gesundbrunnen und Treptower Park auf dem Innenring). Birkenwerder, Hennigsdorf, Wustermark und Golm sind verhältnismäßig aufkommenstarke Quell- und Zielstationen, die dicht am Außenring liegen und zu denen Direktverbindungen mit Richtungswechsel wahrscheinlich vorteilhafter sind als Umsteigekreuze am Schnittpunkt der Strecken. Tendenziell ebenso, aber weniger ausgeprägt, ist die Situation in Michendorf und Ludwigsfelde.

Östlicher Außenring

Birkenwerder – Karower Kreuz – Biesdorfer Kreuz – Grünauer Kreuz – Schönefeld / BER

Bedeutung heute

Der östliche Außenring ist heute wegen der unmittelbaren Nähe zu Wohn- und Gewerbegebieten eine klassische für den Nahverkehr vorherbestimmte Strecke, wird aber nach wie vor stark vom Güterverkehr genutzt. Der Durchgangsgüterverkehr von den Ostsee- und Nordseehäfen nach Polen und Tschechien, der zur Zeit den östlichen Außenring stark belastet, gehört jedoch nicht in das Stadtgebiet; er kann und muss Berlin weiträumig umfahren. Allerdings müssen auf dem Außenring Fahrplantrassen für den Ortsgüterverkehr freigehalten werden, z. B. zum Erreichen von Anschlussgleisen und künftigen kranlosen Containerumschlagplätzen auf dem Gelände der ehemaligen Rangierbahnhöfe Wuhlheide und Schöneheide.

Änderungen seit 2006

Dez 2015	60-min-Takt RB 24 Bernau – Hohenschönhausen – Lichtenberg mit 5teiligen Talent2 (mehr Platzkapazität als vorher RB 60 mit Dieseltriebwagen RegioShuttle)
Aug 2017	<i>Verschlechterung: S75 nur noch 20-min-Takt bis Ostbahnhof (vorher bis Westkreuz, zeitweilig bis Spandau)</i>
Sep 2017	<i>Weitere Verschlechterung: S75 nur noch 20-min-Takt bis Ostkreuz</i>

Zugangebot im Fahrplan 2018

S-Bahn	20-min-Takt S 8 Birkenwerder – Blankenburg – Ostring; 10-min-Takt S 75 Wartenberg – Springpfehl – Lichtenberg, 20-min-Takt bis Ostkreuz, HVZ 10-min-Takt bis Ostkreuz
Vorortverkehr	60-min-Takt RB 12 Oranienburg – Hohenschönhausen – Lichtenberg (3teiliger Dieseltriebwagen Talent); 60-min-Takt RB 24 Bernau – Hohenschönhausen – Lichtenberg (5teiliger Talent2)

Völlig unzureichend: Kein durchgehendes Zugangebot auf der Tangentialstrecke, nur auf kurzen Abschnitten. Auf dem nordöstlichen Teil hat der Vorortverkehr nur den Halt Hohenschönhausen, auf dem südöstlichen (Kreuz Wuhlheide – Grünauer Kreuz) fahren die Züge ohne Halt durch.

Planungen der DB und der Länder

Nov 2018	S 75 wieder im 10-min-Takt bis Ostbahnhof
Dez 2022	Neue Vorortlinie 60-min-Takt RB 32 Oranienburg – Hohenschönhausen - Lichtenberg
Baubeginn 2026	Turmbahnhof Karower Kreuz als Umsteigepunkt mit oben 2 Bahnsteigkanten S-Bahn und 2 Bahnsteigkanten Vorort- und Regionalverkehr sowie unten 2 Bahnsteigkanten Vorortverkehr. Für 2 weitere Bahnsteigkanten unten wird Platz gelassen (z. B. für S-Bahn-Verlängerung von Wartenberg)

Laut Koalitionsvereinbarung 2016 bis 2021 „wird die Planung für die Schienen-TVO (Nahverkehrstangente) begonnen. Die Trasse der Nahverkehrstangente ist freizuhalten für damit verbundene neue Bahnhöfe sowie den Umbau des Wuhlheider Kreuzes. Als Vorlaufmaßnahme wird die Koalition eine Verbesserung der Regionalbahnverbindungen in der östlichen Stadt prüfen.“

Das Investitionsprogramm i2030 enthält dazu nichts. Außer der RB 32 gibt es keine Aktivitäten zur Angebotsverbesserung.

Ausbauziele

Die Wohngebiete im Osten und Südosten Berlins sind von starkem Straßenverkehr mit all seinen negativen Auswirkungen wie Lärm, Flächenverbrauch, verschmutzter Luft und Unfällen geplagt. Die Autobahn A 113 zieht Zubringerverkehr durch die Wohngebiete an. Der Flughafen BER wird weiter steigenden Verkehrsbedarf erzeugen. Im Nordosten sollen weitere Wohngebiete entstehen. Öffentliche Verkehrsverbindungen bestehen zu wenig, sind zu langsam und zu umständlich. Straßenbahnen und Busse stehen im Stau.

Mit dem vorhandenen östlichen Eisenbahn-Außenring können und müssen die Wohn- und Arbeitsorte in dichtem Takt mit schnellen Verbindungen untereinander, in Richtung Flughafen BER und mit den Radialstrecken verbunden werden. Dieser Zweck wird nur erfüllt, wenn die Nahverkehrsstrecke mit den kreuzenden S-Bahn-, U-Bahn- und Straßenbahnstrecken an Umsteigestationen gut verknüpft wird und genügend Zwischenstationen erhält.

Gleichzeitig sollten die vorhandenen Direktverbindungen von Bergfelde, Schildow, Wartenberg und Hohenschönhausen mit der Stettiner Bahn bzw. Ostbahn Richtung Innenring und Stadtmitte möglichst beibehalten werden.

Notwendiger Ortsgüterverkehr muss berücksichtigt werden. Durchgangs-Güterverkehr kann nur soweit geduldet werden, wie er den öffentlichen Nahverkehr nicht behindert.

Abwägung Gleichstrom / Wechselstrom

Technisch gibt es die Möglichkeiten, die vorhandenen Wechselstromgleise und ihre Stromversorgung zu nutzen und schrittweise um Bahnsteige und weitere Gleise zu erweitern, oder eine neue Gleichstrom-S-Bahn-Strecke mit eigenständiger Stromversorgung zu bauen, oder beide Möglichkeiten zu kombinieren (Vorzugsvariante).

Für eine Wechselstrom-S-Bahn sind Gleise und Oberleitung vorhanden, aber keine Bahnsteige. Das Erfordernis zusätzlicher Gleise muss untersucht werden. Die tangentialen Verkehrsströme lassen sich nach Ausbau im 10-min-Takt bewältigen, wenn der Güterverkehr reduziert wird. Flexible Linienführungen sind möglich. Wenn die Gleichstrom-S-Bahn-Strecken auf Wechselstrom umgestellt und über Turmbahnhöfe mit den Radialstrecken verknüpft werden, gehen die vorhandenen Direktverbindungen verloren.

Mit Verlängerung der Gleichstrom-S-Bahn von Wartenberg zum Karower Kreuz ließe sich diese Lücke verhältnismäßig leicht und schnell schließen und der Direktverkehr zur Stadtbahn beibehalten. Mit einem anschließenden Überwerfungsbauwerk entstünde eine Tangentialverbindung von Hohen Neudorf bis Springpfuhl. Langwieriger und aufwändiger wäre der Neubau einer Gleichstrom-S-Bahn-Strecke von Springpfuhl zum Grünauer Kreuz mit Anbindung nach Altglienicke und Grünau. Auf dem gesamten östlichen Außenring wäre mindestens 10-min-Takt möglich, allerdings langsamer als mit Wechselstromzügen und auf das Gleichstromnetz begrenzt.

Eine sinnvolle Kombination beider Stromsysteme wäre der beschriebene Gleichstrom-Lückenschluss Karower Kreuz – Wartenberg **und der** Ausbau der Wechselstromstrecke Springpfuhl – Grünauer Kreuz für S-Bahn-ähnlichen Verkehr im 10-min-Takt. So ließen sich Tangentialverkehr von Oranienburg und Bernau bis zum BER und Königs Wusterhausen herstellen und der bestehende Direktverkehr zur Innenstadt beibehalten. Flexible Vorort-Linienführungen in viele Richtungen wären möglich.

Die Prioritäten 2 und 3 unserer Forderungen stellen Baustufen der Kombinationslösung dar.

Unsere Forderungen

Prio 1	Planungen aufnehmen, Grundsatzentscheidung zur Kombinationslösung treffen, Stufenprogramm aufstellen
Prio 1	Konzept zur Reduzierung des Durchgangs-Güterverkehrs mittels weiträumiger Umfahrung Berlins durch dünn besiedelte Gebiete erstellen
Prio 2	Verlängern der S-Bahn-Strecke Wartenberg – Karower Kreuz mit Zwischenstationen Malchow Nord (Umstieg zum Bus) und Sellheimbrücke (Umstieg zum Bus) sowie Anbindung an die S-Bahn-Strecke nach Hohen Neuendorf. Verlängern der Linie S75
Prio 2	Bei Inbetriebnahme des Regionalbahnhofs Köpenick geeignete Linien einrichten, die Köpenick mit vorhandenen Stationen am Außenring, am Innenring und Lichtenberg verbinden
Prio 2	Bau von Umsteigestationen der Wechselstromstrecke in Karower Kreuz (zur S 2, S 75 und zum Vorort- und Regionalverkehr), Biesdorf Süd (zur U5), in Eichgestell (zur Straßenbahn 27 und 60), am Glienicker Weg an der Grenze Köpenick/Adlershof (zum Bus) und in Grünau (zur S-Bahn). Die Bahnsteige der Zwischenstationen an außen liegenden Überholungsgleisen anordnen, so dass sie bei Bedarf durch eigene außen liegende Nahverkehrsgleise miteinander verbunden werden können. (Das sind die verhältnismäßig einfach zu bauenden Umsteigestationen. Weitere bestehen in Birkenwerder, Hohenschönhausen, Schönefeld und BER). Sinnvolle Verknüpfung der Vorortlinien, so dass sie zusammen einen 10-min-Takt bilden.
Prio 3	Bau von Umsteigestationen der Wechselstromstrecke in Springpfuhl (zur S 7, S 75, RB 25 und Straßenbahn M8, zwei Bahnsteige im Richtungsbetrieb Gleichstrom-S-Bahn / Wechselstrom-S-Bahn), Biesdorfer Kreuz (zur S 5 und RB 26), in Wuhlheide (zur S 3) und Spindlersfeld (zur S 47, Straßenbahn 61 und 63). (Das sind die schwieriger zu bauenden Stationen, in Spindlersfeld mit östlichem Verschwenk zur S-Bahn-Station oder Verlegung der S-Bahn und Straßenbahn zum Außenring.) Weitere Zwischenstation in Biesdorf Süd. Linien zum BER mit Halt am Regionalbahnsteig in Grünau.

Südlicher Außenring

Golm / Werder – Potsdam Pirschheide – Saarmund – Glasower Damm – Schönefeld / BER

Änderungen seit 2006

Mai 2008	<i>Verschlechterung: Außerbetriebnahme des 3. und 4. Gleises Kreuz Glasower Damm - Grünauer Kreuz</i>
Okt 2011	Betriebliche Fertigstellung einer zweigleisigen Wechselstrom-Strecke vom Abzweig Selchow am Außenring zum BER. Seitdem nur Entlüftungsfahrten.
Dez 2011	Linientrennung RB 22 Potsdam – Golm – Schönefeld 60-min-Takt und RB 23 Potsdam – Caputh – Michendorf MF 60-min-Takt, SaSo 120-min-Takt (bis dahin RB 22 Potsdam – Caputh – Michendorf – Schönefeld), <i>d. h. Verschlechterung: Wegfall der Verbindung von der Wetzlarer Bahn nach Schönefeld</i>
Dez 2012	Neuer Haltepunkt Struveshof (mit Busanschluss nach Ludwigsfelde); Außerbetriebnahme der ungünstig gelegenen Station Genshagener Heide

Zugangebot im Fahrplan 2018

Vorort- verkehr	60-min-Takt RB 22 Potsdam – Golm – Schönefeld mit Halt nur in Saarmund und Struveshof, 3teilige Elektrotriebzüge Talent2; 60-min-Takt RE 7 Ostkreuz – Schönefeld – Blankenfelde – Wünsdorf; 5teilige, zum Teil 8teilige Elektrotriebzüge Talent2
--------------------	---

Keine Verbindung der Wetzlarer, Anhalter und Dresdner Bahn untereinander. Ortschaften werden ohne Halt durchfahren.

Planungen der DB und der Länder

Dez 2022	Neue Linie RB 32 im 60-min-Takt Ostkreuz – Schöneweide – BER – Ludwigsfelde
2022	Wiederinbetriebnahme von Bahnsteigen in Potsdam Pirschheide am Außenring

Keine Verbindung der Wetzlarer, Anhalter und Dresdner Bahn untereinander geplant. Keine weiteren Stationen am Außenring geplant.

Unsere Forderungen

Prio 1	Wiederinbetriebnahme von Bahnsteigen in Potsdam Pirschheide für die RB 22 als Umsteigestation zur RB nach Seddin und zur Straßenbahn (waren bis 1998 voll und bis 1999 eingeschränkt in Betrieb, bis 1993 als Potsdam Hbf mit Fernverkehr)
Prio 2	Zwischenstation und Halt der RB 22 in Diedersdorf
Prio 2	Einrichten einer zusätzlichen Vorortlinie, die Golm oder Werder, Pirschheide, Michendorf, Saarmund, Struveshof, Ludwigsfelde, Diedersdorf, Blankenfelde und Wünsdorf verbindet
Prio 2	Neue Verbindungskurve von Park Sanssouci zum Südlichen Außenring (Pirschheide) für verkürzte schnellere Verbindung von Potsdam zum BER und zu den südlichen Radialstrecken bis nach Cottbus
Prio 3	Bessere Verbindung der Radialstrecken untereinander – entweder mehr Zugverkehr über die Verbindungskurven mit Richtungswechsel in Michendorf, Ludwigsfelde und Blankenfelde oder Turmbahnhöfe Bergholz (bestand bis 1998), Genshagener Heide, Glasower Damm
Prio 3	Wiederinbetriebnahme der Station Ahrensdorf (war bis 1963 in Betrieb)
Prio 3	Prüfen: weitere Stationen, z. B. Großbeeren Süd, Mahlow Süd

Potsdam – Beelitz / Seddin

Eingleisige elektrifizierte Teilstrecke der ehemaligen Güterumgebungsbahn

Keine Änderungen seit 2006

Zugangebot im Fahrplan 2018

Vorort- verkehr	MF 60-min-Takt, SaSo 120-min-Takt RB 23 Potsdam Hbf – Caputh – Michendorf; 3teilige Elektrotriebwagen Talent2
--------------------	--

Planungen der DB und der Länder

Dez 2022	60-min-Takt RB 33 Potsdam Hbf – Caputh – Beelitz Stadt – Jüterbog; <i>Verschlechterung: Wegfall der Verbindung Potsdam Hbf – Seddin - Michendorf</i>
----------	---

Unsere Forderungen

Prio 2	Vernetzung der geplanten RB 33 mit der Wetzlarer Bahn: entweder Laufweg Caputh – Seddin (Richtungswechsel mit Anschluss nach Wannsee und Belzig) oder abwechselnd nach Seddin und Beelitz Stadt
--------	---

Westlicher Außenring

Birkenwerder – Hennigsdorf – Falkenhagener Kreuz – Golm

Änderungen seit 2006

Mai 2006	<i>Verschlechterung: SaSo kein Zugverkehr Oranienburg – Hennigsdorf – Potsdam (vorher täglich 120-min-Takt)</i>
----------	---

Zugangebot im Fahrplan 2018

Vorort- verkehr	MF 60-min-Takt RB 20 Oranienburg – Birkenwerder – Hennigsdorf – Golm – Potsdam 3teilige Elektrotriebwagen Talent2 MF 60-min-Takt, SaSo 120-min-Takt RB 21 Wustermark – Golm – Potsdam 3teilige Elektrotriebwagen Talent2 60-min-Takt RE 6 Hennigsdorf - Falkensee
--------------------	---

SaSo kein Zugverkehr Oranienburg – Hennigsdorf – Potsdam

Kein Zugverkehr Nauen / Falkensee – Priort - Potsdam

Keine Verbindung der Hamburger und Lehrter Bahn untereinander. Ortschaften werden ohne Halt durchfahren.

Planungen der DB und der Länder

Dez 2022	Neue Linienführung der RB 21 Potsdam – Golm – Priort – Dallgow-Döberitz – Spandau – Gesundbrunnen, <i>Verschlechterung: ohne Halt in Wustermark und Elstal</i>
----------	---

Einrichten der fehlenden Verbindungen und Zwischenhalte nicht geplant.

Unsere Forderungen

Prio 1	Täglich ganztags 60-min-Takt Oranienburg – Hennigsdorf – Golm – Potsdam mit allen Zwischenhalten
Prio 1	Täglich ganztags 60-min-Takt Wustermark – Golm – Potsdam mit allen Zwischenhalten
Prio 2	Wiedereröffnung der Station Falkenhagen (bestand bis 1996)
Prio 2	Einrichten einer Vorortlinie Nauen – Wustermark (Richtungswechsel, Anschluss zur Lehrter Bahn) - Golm – Potsdam
Prio 2	Beibehalten einer Vorortlinie Kremmen – Hennigsdorf – Falkensee – Spandau (wenn der RE 6 direkt nach Gesundbrunnen fährt)
Prio 2	Ausbau von Hennigsdorf zur Umsteigestation zwischen Radiallinien, Tangentiallinien mit Richtungswechsel und der S-Bahn

Prio 2	Ausbau von Birkenwerder zur Umsteigestation zwischen Radiallinien, Tangentiallinien mit Richtungswechsel und der S-Bahn
Prio 3	Untersuchen und abwägen zwischen: a) Reaktivierung der Strecke Nauen – Bredow – Wustermark (bestand bis 1995) und Ausbau von Wustermark als Umsteigeknoten oder b) Verbindungskurve von Priort zu den Bahnsteigen in Elstal, Ausbau von Elstal als Umsteigeknoten (Vorteil: Direktverbindung Golm – Dallgow-Döberitz mit Funktion als Falkensee Süd – Spandau) und Haltepunkt Bredow Nord an der Hamburger Bahn
Prio 3	Turmbahnhof Falkenhagener Kreuz als Umsteigestation zwischen den nicht direkt verbundenen Strecken
Prio 3	Untersuchen: Neue Station Bötzw Süd mit Buszubringerverkehr anstelle der Reaktivierung der Strecke Nauen – Bötzw - Velten

Nauen – Oranienburg

Nauen – Kremmen - Oranienburg

Nauen – Velten; Velten –Oranienburg

Geschichte und Bedeutung

Die Strecke Nauen – Kremmen – Oranienburg wurde 1915 als Güterumgehungsbahn eingleisig vor allem für den Militär- und Güterverkehr in Betrieb genommen. 1967 wurde der Personenverkehr eingestellt, 2000/2001 wurde sie stillgelegt. Kremmen – Germendorf ist eine touristische Draisinenstrecke.

Zweifelloos besteht auch heute ein Verkehrsbedürfnis zwischen den Kreisstädten Nauen und Oranienburg sowie mit Kremmen als Aufkommensgebiet und Umsteigepunkt zur Kreisstadt Neuruppin und den Arbeitsstellen in Velten und Hennigsdorf. Die Haltepunkte Germendorf und Eden verdienen eine Reaktivierung, ein weiterer Haltepunkt sollte in Oranienburg Süd entstehen. Die weniger bedeutsamen Zwischenstationen Kienberg, Börnicke und Flatow sollten Bedarfshalte werden.

Die Osthavelländische Kreisbahn führte von 1904 bis 1963 Personenverkehr auf einer eingleisigen Nebenbahn von Nauen nach Velten mit neun Zwischenstationen durch. Eisenbahnwürdiges Aufkommen nach heutigen Maßstäben haben wahrscheinlich nur die nahe bei Velten liegenden Ortsteile Bötzw und Marwitz. Die Reaktivierung der ab 1964 abgebauten Strecke für einen attraktiven Verkehr käme einem Neubau gleich. Eher könnte am Außenring eine Station Bötzw Süd geschaffen und Buszubringerverkehr eingerichtet werden.

Von 1951 bis 1969 gab es öffentlichen Personenverkehr auf der Strecke Oranienburg – Velten mit einer Zwischenstation Leegebruch, die allerdings recht weit vom Ort entfernt lag. Im Falle der Reaktivierung der Strecke müsste die heutige Buslinie zum Erschließen des Ortes Leegebruch beibehalten werden. Diese erschließt den Ort Leegebruch gut und stellt vorerst eine vertretbare Verbindung zwischen Oranienburg und Velten dar.

Planungen der DB oder der Länder gibt es zurzeit nicht.

Unsere Forderungen

Prio 3	Reaktivierung Nauen – Kremmen – Oranienburg mit allen früheren Zwischenstationen; Einsatz von Zweisystemzügen Wechselstrom / Akku als Flügel der Linien der Hamburger Bahn und der Nordbahn
Prio 3	Untersuchen: Reaktivierung der Strecke Oranienburg – Velten, die in Eden von der Strecke Oranienburg – Kremmen abzweigen würde, mit durchgehendem Vorortverkehr (Zweisystem Wechselstrom / Akku) über die Kremmener Bahn bis Berlin