



Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

Endlich: Modernisierungsoffensive für ca. 50 S-Bahnhöfe in Berlin

Viele gute Ansätze, aber Nachbesserungen, Ergänzungen und beschleunigte Umsetzung notwendig

Unsere Berliner S-Bahnhöfe sind in die Jahre gekommen, einige wurden bereits grundrenoviert, für andere ist ein „Lifting“ überfällig. Maßnahmen wie Neuanstrich, neue Möblierung (z. B. Sitzbänke, Infotafeln, Abfallbehälter), Aufzugs-/Fahrstiegeinbauten, Dach- und Bahnsteigerneuerungen bis hin zu Lageverschiebungen sind zu prüfen, zu bündeln und umzusetzen.

Zusätzliche Zugänge steigern die Attraktivität des Bahnsystems erheblich, denn durch einen vergrößerten Einzugsbereich erhalten zusätzliche Anwohnerinnen und Anwohner die Möglichkeit, innerhalb von 10 Minuten (ein Richtwert für die Akzeptanz der ÖV-Benutzung in Großstädten) fußläufig oder per Fahrrad zum Bahnhof zu gelangen.

Neben zahlreichen Neukunden sind auch für die jetzigen Fahrgäste zusätzliche attraktive Zugänge mit einer Abkürzung von 3 bis 4 Minuten für das Erreichen der U-, S- oder Regionalbahn durchaus ein Grund, den öffentlichen Verkehr langfristig und auch häufiger zu nutzen. Somit dienen zusätzliche Zugänge wie auch modernisierte Bahnstationen dem dringend erwünschten Zuwachs der ÖV-Nutzung.

Rückblick

Viele der Berliner S-, Regional- und Fernbahnhöfe entstanden bereits im 19. Jahrhundert. Sie entsprachen hinsichtlich Zugänglichkeit, Service (wie Fahrkartenverkauf, Gepäckannahme), Aufsicht und Abfertigung den damaligen Vorstellungen von Zweckmäßigkeit, Komfort und betrieblichen Notwendigkeiten wie der Zugangskontrolle. Oft waren für das auf jeder Station vorhandene Personal

Aktuelles Beispiel einer gelungenen Bahnhofverbesserung: direkte Übergänge (auf kürzestem Weg, ohne Querungsnötigkeit von Kfz-Fahrspuren) zwischen S-Bahnsteig und Straßenbahn-Haltestellen am S-Bf Friedrichsfelde Ost. Der Bau genau solch einer Anlage am S-Bf Adlershof im Zuge der Grunderneuerung wurde versäumt (siehe Abb auf Seite 21), auch beim vielleicht noch wichtigeren ÖPNV-Knoten S-Bf Greifswalder Straße (siehe Abb auf Seite 23) fehlen dafür bislang Veranlassung und Planung.

Foto: Florian Müller

Dienstwohnungen vorhanden. Architektonisch wurde von den damaligen Eisenbahngesellschaften sorgfältig durchgeplant und gebaut – nicht umsonst stehen viele Berliner Bahnhöfe unter Denkmalschutz.

Da sich aber zum einen das städtische Umfeld der Bahnhöfe über die Jahrzehnte bis heute weiterentwickelte, zum anderen Reisende (z. B. hinsichtlich guter Zugänglichkeit) höhere Ansprüche stellten, wurden kontinuierlich Verbesserungen vorgenommen. So wurden zusätzliche Zugänge errichtet oder Bahnsteigdächer verlängert, neue Haltepunkte errichtet oder vorhandene Bahnsteige verbreitert. Komplizierte Bahnhofsanlagen wurden umgebaut, wie z. B. in den 1930er Jahren die Bahnhöfe Berlin Zoologischer Garten, Westkreuz, Schöneberg und Friedrichstraße.

Derartige Verbesserungen unterblieben nach 1945 – zunächst mussten enorme Kriegsschäden beseitigt werden. Nach und nach konnten aber im Ostteil Berlins von der Deutschen Reichsbahn wieder Verbesserungen vorgenommen werden.

Im Westteil geschah dies nur in Einzelfällen durch die – auch hier zuständige – Deutsche Reichsbahn der DDR oder die Verwaltung des ehemaligen Reichsbahnvermögens (VdeR)¹. So finanzierte die VdeR 1960 den Neubau des am westlichen Entrée des

Ku'damm's gelegenen Empfangsgebäudes am Bahnhof Berlin-Halensee. Ein repräsentativer moderner Hingucker im Pavillonstil, der leider 1993 abgerissen wurde. Die Reichsbahn errichtete zudem den im Dezember 1972 eröffneten Haltepunkt Zehlendorf Süd an der Strecke nach Düppel (Abschnitt der Berlin-Potsdamer Stammbahn), auf der der Betrieb im September 1980 im Zusammenhang mit dem zweiten Reichsbahner-Streik eingestellt wurde.

In den 1980er Jahren gab es zunehmend Forderungen von Nutzern und Politikern, weitere Verbesserungen vorzunehmen. In einer ausführlichen Arbeit am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin wurden 1983 sämtliche West-Berliner S-Bahnhöfe hinsichtlich sinnvoller Zugangsverbesserungen abgeklopft.² Auch vom Ber-

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ist ein 2019 gegründeter Zusammenschluss von Fachleuten, zahlreichen Institutionen, Verbänden und unterstützenden Politikern. Das Bündnis hat ein Zielkonzept als Masterplan für den Ausbau des Schienenverkehrs in der Region Berlin-Brandenburg erstellt. Weitere Infos unter www.buendnis-schiene-bb.de

liner Fahrgastverband IGEB wurden hierzu immer wieder Forderungen erhoben.

Nach Übergabe der Betriebsrechte der S-Bahn in Berlin (West) am 9. Januar 1984 an die BVG oblag die Planung von Bahnstufenverbesserungen dem Senator für Bau- und Wohnungswesen, ab 18. April 1985 dem Senator für Verkehr und Betriebe, dessen neu geschaffene Verwaltung schnell einige zusätzliche Zugänge wie auch den ergänzenden Einbau von Fahrtreppen oder Aufzügen veranlasste.

Besonders gut gelang die Umsetzung dann nach dem Mauerfall bei der stufenweisen Wiederinbetriebnahme der westlichen Ring-S-Bahn (Köllnische Heide/Sonnenallee—Gesundbrunnen), wobei an nahezu jeder Station Bahnsteigverschiebungen zum Verkehrsschwerpunkt hin, Verbesserungen der Umsteigesituationen zu der Vielzahl kreuzender Schnellbahn- und Omnibuslinien sowie zusätzliche Zugänge realisiert wurden. Die seitdem immer noch wachsende Frequentierung der Ringbahn zeigt den großen Erfolg dieser Planungen.

Nach der Wiedervereinigung Berlins 1990 wurde sinnvollerweise zwischen Bund und Land Berlin vereinbart, dass der Bund die Grunderneuerung der S-Bahn gemäß Zustand vom 12. August 1961 – also unmittelbar vor dem Mauerbau – finanziert, zusätzliche Verbesserungen aber das Land Berlin übernimmt. Dementsprechend wurden durch Berlin weitere Bestellungen von zusätzlichen Zugängen ausgelöst, deren Umsetzungen jedoch nach und nach immer langsamer vorstättengingen – bis hin zum Umsetzungsstillstand.

Rahmenvereinbarung Senat/DB für Berliner Bahnhöfe, Dezember 2021

Nach inakzeptabel langwierigen Verhandlungen wurde nunmehr eine Rahmenvereinbarung zu Bahnstufenverbesserungen abgeschlossen, die wieder energischere Umsetzungen erwarten lässt. Die DB Station&Service AG und das Land Berlin haben vereinbart, in den nächsten 11 Jahren für 230 Mio. Euro (je hälftig finanziert) teils deutliche Verbesserungen an S- und Regionalbahnhöfen vorzunehmen, unter anderem neue Zugänge und Aufzüge zu errichten, sowie grundlegende Sanierungen von Bahnsteigen, Fußgängertunneln und Dächern vorzunehmen.

Die DB AG hat zum Abschluss dieser Vereinbarung am 13. Dezember 2021 eine Pressemitteilung herausgegeben³, das Land Berlin bzw. die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz⁴ jedoch nicht.

Viele andere Bundesländer hatten bereits – teils vor längerer Zeit – Bahnstufenrahmenprogramme mit der DB AG vereinbart, i.d.R. begleitet von entsprechenden Medieninformationen⁵. Der jahrelang verzögerte Abschluss der Berliner Rahmenvereinbarung hat neben den verspäteten Verbesserungen für die Fahrgäste auch zur Folge, dass aufgrund enormer Preissteigerungen erhöhte Planungs- und Baukosten anfallen



Beim S-Bahnhof Adlershof wurde der Bahnsteig bis über die Rudower Chaussee „geschoben“, die Eisenbahn-Überführung wurde „aufgeweitet“ – jedoch nicht weit genug, denn es fehlt Platz für direkte Übergänge vom S-Bahnsteig zu den (im Übrigen zu schmalen) Straßenbahnhaltestellen.

Fotos: BSBB



Beim S-Bahnhof Alt-Reinickendorf befindet sich der Durchstich des Zugangstunnels nach Norden, zur Flottenstraße, bereits in der Realisierung; die Inbetriebnahme ist für 2023 geplant. Beim Umbau des S-Bahnsteigs von 6- auf 8-Wagen Züge (siehe Tabelle auf Seite 26, lfd. Nr. 1) sollte auch zugleich die Einhausung des Zugangswegs auf der Bahnsteigebene verkürzt sowie die H-Tafeln für die Züge versetzt werden, sodass für die Fahrgäste ein kürzerer Zugangsweg entsteht.

und somit weniger Projekte als zunächst diskutiert umgesetzt werden können.

Maßnahmenkatalog

Die Liste der Maßnahmen findet sich in der Tabelle ab Seite 26. Eine grobe Auswertung hat ergeben (Mehrfachnennungen möglich):

Unter den ca. 50 Maßnahmen befinden sich 32 (Teil-)Modernisierungen, darunter

auch Sanierungen und Verlängerungen von Bahnsteigdächern.

Erfreulicherweise ist für 12 Bahnhöfe der Bau der seit langem geplanten oder geforderten zusätzlichen Zugänge enthalten:

- Kaulsdorf (notwendig ist die Überbrückung des gesamten Bahngeländes mit einer zweigleisigen elektrifizierten Ostbahn und einem lokalen Güterumschlagplatz)



März 2022: Blick vom Regional-/Fernbahnsteig Gl. 1 und 2 nach Osten. In Blickrichtung könnte der Bahnsteig zur besseren Verkehrserschließung bis zum Zugangstunnel Gervinusstraße „verschoben“ werden. Auf Gleis 1 hat gerade Ausfahrt der in Charlottenburg beginnende NJ 457/40457 nach Wien/Budapest. Auf Gleis 3 nähert sich ein Triebzug der Linie RE 2, die leider in Charlottenburg grundsätzlich nicht hält. Fotos: BSBB



Der neue, östliche S-Bahn-Zugangstunnel des S-Bf Charlottenburg schließt nur das nördlich der Stadtbahn gelegene Gebiet an den S-Bahnhof an. Nach Süden, zur Gervinusstraße hin, wurde zwar eine Durchtrennungsmöglichkeit der Abschlusswand vorbereitet, aber bisher nicht realisiert. An diesen verlängerten Zugangstunnel sollten auch die beiden Regional-/Fernbahnsteige nach entsprechender „Verschiebung“ verkehrsgünstig angeschlossen werden.



Auf dem S-Bahnhof Charlottenburg (westliche Bahnsteighälften) werden die Fahrgäste unnötigerweise und unkomfortabel dem Regen und Schnee ausgesetzt. Hier hätte der Senat zusammen mit den Bahnsteig-Verlegungen, unter Einsatz relativ geringer Finanzmittel, entsprechende Dach-Verlängerungen mitbestellen müssen. Dies sollte so schnell wie möglich nachgeholt werden.

- Köpenick, sowohl am westlichen Bahnsteigende (westlich der Bahnhofstraße), als auch am östlichen Bahnsteigende mit Zugängen nach Norden und Süden)
- Schönevide – mit einem direkten Zugang von der Bahnhofshalle zu den Straßenbahnhaltestellen, sowie der Fertigstellung des bereits provisorisch zur Wendeschleife geöffneten Zugangs
- Tempelhof (am östlichen Bahnsteigende, zur besseren Erreichbarkeit des Tempelhofer Feldes und des Wohngebietes Ringbahnstraße/Borussiastraße)
- Westkreuz (an den östlichen Enden der Stadtbahnsteige in Richtungen Rönnestraße und Ringbahnstraße)
- Zehlendorf (Teltower Damm, Westseite)
- Eichborndamm (am östlichen Bahnsteigende mit Zugängen von Norden und Süden her)
- Lichterfelde Süd (Südostzugang; Vorleistung unter Ferngleisen vorhanden)
- Nöldnerplatz (neuer Zugang in Bahnsteigmitte; dies bedeutet aber einen längeren Weg zu den Bushaltestellen; deshalb muss der bestehende Zugang am westlichen Bahnsteigende erhalten bleiben)
- Prenzlauer Allee (Zugangsbrücke nach Südwest und Nordwest)
- Westend (Südostzugang)
- Wollankstraße (Verlängerung der bestehenden Personenunterführung nach Nordosten).



Die beiden S-Bahnsteige des Bahnhofs Charlottenburg wurden 2003 bis 2006 abgerissen und in neue Lage zur Wilmersdorfer Straße und der dortigen U-Bahn-Linie 7 „verschoben“. Im Foto von 2005 ist links der neue S-Bahnsteig, Gleis 7 und 8, bereits in Betrieb, rechts hat der Abbruch des S-Bahnsteigs Gleis 5 und 6 begonnen.

Weitere wichtige Maßnahmen:

- Aufzüge erhalten (erstmalig oder zusätzlich)
- acht S-Bahnhöfe: Marienfelde, Westkreuz, Buckower Chaussee6, Johannisthal, Kaulsdorf, Köpenick, Nöldnerplatz und Eichborndamm.



Ein überaus wichtiger ÖPNV-Knotenpunkt, an dem die Ring-S-Bahn die U-Bahn-Linie 5 kreuzt: der S- und U-Bahnhof Frankfurter Allee. Hier besteht bereits seit den 1920er Jahren die Planung, das westliche S-Bahn-Gleis etwas zu verschieben und den Bahnsteig näher an die Frankfurter Allee zu legen. Die Fläche ist vorhanden, Brückenwiderlager und Mittelstütze sind dafür sogar schon vorbereitet. Sodann wäre hier ein direkter Übergang zur U-Bahn zu schaffen.

- Bahnsteigverlängerungen für Vollzüge (8 Wagen) erhalten vier Bahnhöfe, da auf der Strecke Schönholz—Tegel (Kremmener Bahn) seit der provisorischen Wiederinbetriebnahme 1995 bislang nur Dreiviertelzüge (6 Wagen) verkehren können.
- Neue Dächer erhalten zwei Bahnhöfe: Biesdorf und R-Bf Ostkreuz unten/Frankfurter Bahn.

Bei den Bahnsteigdachsenerneuerungen/-erneuerungen soll i.d.R. die vorhandene Dachlänge erhalten bleiben oder sogar verlängert werden. Dazu wird ermittelt, welche Länge über die LuFV⁷ finanzierbar ist; die restliche Länge wird vom Land Berlin übernommen. Diese Regelung wird auch beim Dach-Tragwerk und den Beleuchtungsanlagen angewendet.

Ohne Mitfinanzierung des Landes würden derartige Maßnahmen von der DB zurückgestellt oder nur bei Vorhandensein von LuFV-Mitteln ermöglicht. Auch liegt es in hohem Interesse des Landes, historische Dachbauformen zu erhalten.

Defizite

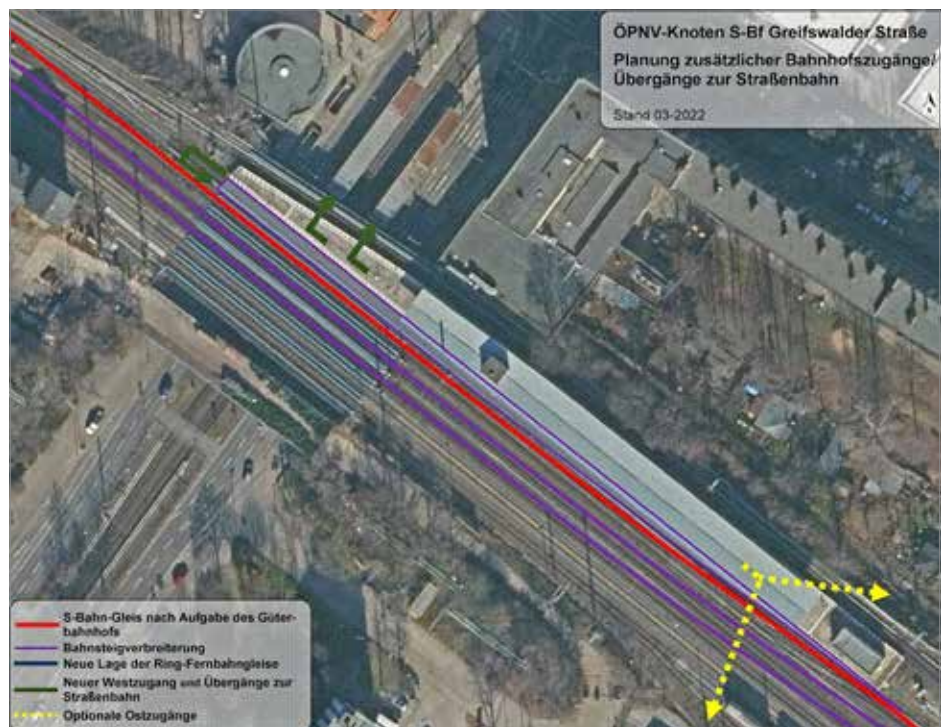
In der Maßnahmenliste fehlen wichtige zusätzliche Zugänge wie an den S-Bahnhöfen Zehlendorf („Postplatz“), Marienfelde (Nordzugang), Greifswalder Straße (Nordwestzugang) und Übergänge zur Straßenbahn) sowie Heiligensee, Nordwestzugang.

Der Umbau des S-Bf Frankfurter Allee zu einem Verkehrsknotenpunkt mit direkten kurzen Wegen zwischen S-Bahn, U-Bahn



Beim S-, R- und Fernbahnhof Gesundbrunnen besteht eine östliche Zugangsbrücke, die bisher nur nach Norden zum dortigen Einkaufszentrum angeschlossen ist. Nach Süden wurde zwar eine Fußgänger-Verbindung gebaut, aber nur als Notausgang deklariert. Eine krasse Fehlplanung, hier muss wegen des hohen Verkehrsbedarfs ein direkter Zugang zum hier befindlichen weiteren Einkaufszentrum gestaltet werden.

Fotos: BSBB



Beim S-Bahnhof Greifswalder Straße besteht sehr hoher Verkehrsbedarf für einen Westzugang und direkte Übergänge zur darunter befindlichen Straßenbahnhaltestelle. Nach der aktuell geplanten Auflassung des Güterbahnhofs besteht eine Lösungsmöglichkeit gemäß dieser Prinzipskizze. Bislang sind aber keine Planungsaktivitäten seitens des Landes Berlin erkennbar.

Planskizze: BSBB

und Straßenbahn ist sicher ein sehr großes und damit langfristiges Projekt. Aber der zweite Zugang von Lichtenberg her (Möllendorffstraße) fehlt hier; er würde den Fahrgästen lange Umwege ersparen.

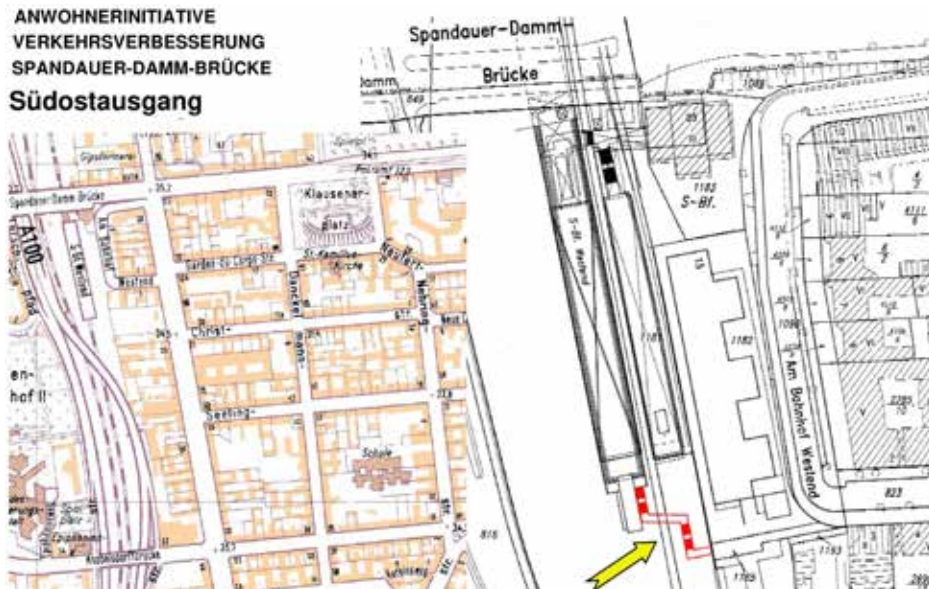
Ferner fehlen die längst überfällige Grunderneuerung des S-Bahnhofs Yorckstraße⁸ (einschließlich adäquaten Zugängen mit Aufzug und Fahrtreppe und einem

Südwestzugang) sowie zusätzliche Aufzüge beim Bahnhof Berlin-Wannsee (im Empfangsgebäude und auf der Rückseite). Beim kompletten Abriss/Neubau des S-Bahnhofs Warschauer Straße wurde versäumt, zusätzliche Zugänge zum enorm dichten Entwicklungsgebiet auf der Westseite der Warschauer Brücke (sog. Anschütz-Areal) zu veranlassen.



Plan des zweiten Zugangs beim S-Bahnhof Prenzlauer Allee. Die Auslegung des Planes erfolgte vom 13.4. bis 13.5.2015, die Erörterung fand am 14.2.2017 statt. Seitdem erfolgen Nacharbeiten der DB aufgrund der Erörterung. (Tab., Nr. 36)

Plan: Ingenieurbüro Pöyry GmbH



1995 (!) wurde vom Senat bei der DB AG ein Südost-Zugang zum S-Bahnhof Westend bestellt. Leider liegt bis heute noch nicht einmal der Planfeststellungsbeschluss vor (Tab. Nr. 45).

Abb: Anwohnerinitiative



Am S-Bahnhof Landsberger Allee sollte durch Beseitigung von Absperrgittern der Bahnsteig um ca. 20 m nach Süden verlängert werden, um Fahrgästen den Zugangs- bzw. Umsteigeweg zur Straßenbahn um diese Länge zu verkürzen. Foto: BSBB

Versäumt wird bisher, an stark frequentierten S-Bahnhöfen den Einbau von aufwärts führenden Fahrtreppen vorzusehen (z. B. beim S-Bf Tempelhof). Zum Vergleich: Dem jüngsten Berliner U-Bahnhof, Museumsinsel, hat der Senat 18 (!) Fahrtreppen spendiert.

Leider fehlen 75 m-Verlängerungen der beiden Bahnsteigdächer des S-Bahnhofs Charlottenburg. Sämtliche anderen S-Bahnhöfe der Stadtbahn von Westkreuz bis Ostkreuz sind hingegen nahezu vollständig überdacht.

Auch fehlt bei einem der Regional- und Fernbahnsteige (Gleise 3 und 4) des Bahnhofs Berlin-Charlottenburg ein entscheidendes Stück von ca. 52 m Länge – nämlich zwischen vorhandenem Dach und Zugangseinhausung.

Die seit langem geplanten zusätzlichen Bahnhöfe wie S-Bf Borsigwalde, S-Bf Kamener Damm, S-Bf Perleberger Brücke sowie R-Bf Buckower Chaussee und R- und S-Bf Karower Kreuz sind in der Rahmenvereinbarung nicht enthalten, vermutlich da sie auf anderem Wege finanziert werden sollen. Der Bau des zusätzlichen Regionalbahnhofs Berlin-Köpenick erfolgt 2023 bis 2027, seine Planfeststellung liegt bereits vor.

In der Bahnhofsrahmenvereinbarung wurde festgelegt, dass das Modernisierungsprogramm hinsichtlich Projektumfang, Zeitplanungen und Kosten jährlich fortgeschrieben wird. Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg und seine Mitgliedsorganisationen werden darauf drängen, dass der Zeitrahmen im Wesentlichen eingehalten wird und die notwendigen Ergänzungen vorgenommen werden.

Sorgfältige Durchplanung erforderlich

Bei der Planung zusätzlicher Zugangsmöglichkeiten ist es wichtig, möglichst gerade Zuwegungen mit Sichtachsen und ohne „verlorene“ Höhen (unnötiges Treppauf/Treppab) vorzusehen.

Wichtig ist auch der Aspekt, dass man gegebenenfalls einen soeben einfahrenden Zug frühzeitig sehen und durch beschleunigte Schritte noch erreichen kann. Breite, bequeme und stufenfreie Wege, angenehme Ausgestaltung mit passenden Materialien, Beleuchtungsanlagen und Witterungsschutz (in der Regel Überdachung des Zugangs) müssen in einer Großstadt mit hohen Fahrgastfrequenzen selbstverständlich sein. Barrierefreiheit ist entsprechend den Gesetzen und technischen Vorschriften ohnehin stets zu berücksichtigen.

Auch sind überdachte Fahrradständer und Fernhinweise zu neuen Zugängen vorzusehen; bei Modernisierungen von Bahnhöfen sind die vorhandenen Fernhinweise zu überprüfen und gegebenenfalls – auch im weiteren Umfeld – zu ergänzen, vorzugsweise mit hinterleuchteten Würfeln statt Blechschildern.

Verlängerungen von Bahnsteigdächern tragen zur Attraktivitätssteigerung des Ber-



Beim S-Bahnhof Warschauer Straße hätte es die Gleisgeometrie leicht ermöglicht, einen weiteren Zugang zur Westseite der Warschauer Brücke zu errichten. Aufgrund der dortigen dichten Einkaufs-, Büro-, Wohn- und Veranstaltungsbereiche wären äußerst starke Verkehrsströme zu erwarten.

Fotos: BSBB



Zusätzliche Zugänge mittels Treppe und Personenüberführung am S-Bahnhof Pichelsberg. Hierdurch werden u. a. ein dichtes Wohngebiet erschlossen und ein Bypass-Zugang zur Waldbühne ermöglicht, was bei gut besuchten Veranstaltungen wichtig ist. Warum dieser Zugang relativ schnell realisiert werden konnte, aber ein gleichartiger Zugang beim S-Bahnhof Prenzlauer Allee (siehe Abb. Seite 24) bis heute auf seinen Planfeststellungsbeschluss und die Umsetzung wartet, bleibt ein Rätsel.



Auch der S-Bahnhof Hohenzollerndamm erhielt einen neuen Südost-Zugang. (Im Hintergrund die restlichen 1,5 Schornsteine des ehemaligen ölbefeuerten Heizkraftwerks Wilmersdorf). Zu einer Verlegung der Bushaltestellen direkt vor die S-Bahnhofs-Zugänge hat es leider nicht gereicht.



Beim S-Bahnhof Yorckstraße besteht seit Jahrzehnten dringender Handlungsbedarf: wie hier auf dem Foto erkennbar sind die Abmessungen sowohl für Fußweg als auch Fahrradweg absolut unzureichend; von Senat und der DB AG wurde bislang versäumt, entsprechende Umplanungen und deren Realisierung anzugehen.

liner Schnellbahnsystems bei, wird doch die Aufenthaltsqualität dank Wetterschutz erheblich gesteigert. Wartehäuschen hingegen sind bei dem in Berlin üblichen und noch zu steigenden Fahrgastandrang nicht ausreichend. Insbesondere denkmalgeschützte Bahnsteigdächer sind entsprechend zu erhalten.

Ausblick

Die beiden Vertragspartner DB Station&Service und der Berliner Senat haben sich einen ambitionierten Zeitrahmen vorgenommen. Seitens DB Station&Service und Senatsverwaltung wurden die Rahmenbedingungen für die Umsetzungen insofern verbessert, als in letzter Zeit einige neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für Planungen und Projektbearbeitungen eingestellt wurden.

Leider werden auch immer noch für jede

Projektstufe einer jeden Maßnahme Einzelverträge statt – wie in anderen Bundesländern praktiziert – Sammelvereinbarungen abgeschlossen, was unnötig viel Zeit und Ressourcen verbraucht. Schlimmer noch: Kaum war die Rahmenvereinbarung 2021 unterzeichnet, wurde im Land Berlin de facto eine Haushaltssperre erlassen, denn aufgrund des fehlenden verbindlichen Beschlusses über den Doppelhaushalt 2022/23 können derzeit keine neuen Projekte begonnen werden. Also ruhen für das Bahnhofsprogramm zunächst alle weiteren Planungsschritte.

Hoffen wir, dass der Doppelhaushalt bald beschlossen wird, und alle notwendigen Finanzmittel inklusive der Verpflichtungsermächtigungen für die Folgejahre zur Erfüllung der Rahmenvereinbarung freigegeben werden.

Fußnoten

- 1 Diese West-Berliner Dienststelle war für die Verwaltung der nicht-betriebsnotwendigen Immobilien zuständig, und investierte – dank nennenswerter Mieteinnahmen – gelegentlich in Baumaßnahmen für S-Bahn-Objekte.
- 2 Vgl. Lüpke, Dieter von (Hrsg.), S-Bahn in Berlin (West), Konzepte zu ihrer Integration und Modernisierung. ISR Arbeitsheft 29, TU Berlin 1983.
- 3 vgl. <https://www.deutschebahn.com/pr-berlin-de/aktuell/presseinformationen/Modernisierungsschub-Rund-230-Millionen-Euro-fuer-schoenere-Bahnhoefe-in-Berlin-6996206>

... weiter Seite 28

Zwischen Berliner Senat und DB Station&Service vereinbarte Bahnhofs-Maßnahmen

Lfd. Nr.	Bahnhof	Projektbezeichnung	Bemerkungen	Avisierter Realisierungszeitraum
1	Alt-Reinickendorf	Bahnsteigverlängerung	Linie S 25: Zukünftig werden 8-Wagen-Züge statt 6-Wg.-Zügen verkehren. Hierfür ist die Bahnsteig-Verlängerung notwendig.	bis 2025
2	Altglienicke	Modernisierung Bahnsteig; Neubau Bahnsteigdach	Da der S-Bf bislang nur über einzelne Fahrgastunterstände verfügt, soll der Witterungsschutz durch einen Bahnsteigdach-Neubau erheblich verbessert werden.	bis 2028
3	Berlin-Frohnau	Modernisierungen Bahnsteigdach, Beleuchtung und Treppeneinhausung	Dach ist 127 m lang, davon Modernisierung auf einer Länge von 82 m über LuFV finanzierbar; 45 m Finanzierung durch das Land. Beleuchtung: anteilig Land	bis 2025
4	Berlin-Gesundbrunnen	Erweiterung Sitzbänke		bis 2025
5	Berlin-Grünau	Modernisierungen Personentunnel und Bahnsteigdach		bis 2028
6	Berlin-Hermsdorf	Modernisierungen Personentunnel und Bahnsteigdach	Modernisierung der Personenunterführung (PU) liegt in hohem Interesse des Landes. Maßnahme dient der Verbesserung der Aufenthaltsqualität, der Sicherheit und der Barrierefreiheit (u. a. Handläufe, rutschfester Belag, Kontraststreifen).	bis 2028
7a	Berlin-Kaulsdorf	Modernisierung Verkehrsstation	Maßnahme erfolgt im Zusammenhang mit zusätzlichem Zugang (siehe lfd. Nr. 7b)	bis 2025
7b	Berlin-Kaulsdorf	Neubau Südostzugang, Erweiterung Barrierefreiheit	Zur Erschließung des südlichen Entwicklungsgebiets entsteht ein zusätzlicher Zugang (mit neuem Brückenabschnitt, fester Treppe und Aufzug) mittels Anschluss an vorhandene Fußgängerüberführung, die bisher nur nach Norden führt.	bis 2025
8a	Berlin-Köpenick	Modernisierungen S-Bahnsteig, Bahnsteigdach, Treppeneinhausung	Maßnahme erfolgt im Zusammenhang mit zusätzlichen Zugängen (siehe lfd. Nr. 8b)	bis 2028
8b	Berlin-Köpenick	Der S-Bahnsteig erhält zusätzlichen Ostzugang und zusätzlichen Westzugang (westlich der Bahnhofstraße); in zeitlichem Zusammenhang mit dem Bau des neuen R-Bf Köpenick	Östl. Bahnsteigende: Zur Erschließung der südöstlichen und nordöstlichen Entwicklungsgebiete entsteht ein zusätzlicher Zugang mit festen Treppen und Aufzug zum S-Bahnsteig. Westende: zusätzlicher Zugang Bahnhofstraße	bis 2028
9	Berlin-Marienfelde	Modernisierungen Bahnsteig, Bahnsteigdach, Beleuchtung. Neubau Personenunterführung u. Treppeneinhausung, Herstellung Barrierefreiheit (u. a. Aufzüge)		bis 2031
10	Berlin-Neukölln	Modernisierungen Bahnsteigdach, Beleuchtung und Personenunterführung		bis 2031
11	Berlin Ostkreuz	60 m Bahnsteigdach am unteren Regionalbahnsteig (Frankfurter Bahn)	Neubau Bahnsteigdach. Planungen Leistungsphasen (Lph) 1 bis 4 sind bereits erfolgt, Lph 5 bis 9 sind noch erforderlich. Bau vsl. im 2. Hj. 2022/Anfang 2023	bis 2023
12	Berlin-Schöne-weide	Neubau zusätzlicher Zugänge zur Tram	Nach Strecken- und Haltestellen-Umbau am S- u. R-Bahnhof sind zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Straßenbahn und S-Bahn/Regionalverkehr zusätzliche Zugänge herzustellen.	bis 2025
13	Berlin-Tegel	Bahnsteigverlängerung	Für 8-Wagen-Züge (statt 6-Wg.-Züge)	bis 2025
14a	Berlin-Tempelhof	Modernisierungen Bahnsteigdach, Beleuchtung, Personenunterführung	Maßnahmen erfolgen im Zusammenhang mit zusätzlichem Zugang (siehe Nr. 14b)	bis 2031
14b	Berlin-Tempelhof	Neubau 2. Zugang (auf der Ostseite des Tempelhofer Damms)	Dient dem direkten Zugang zum Tempelhofer Feld sowie der südöstlich angrenzenden Gebiete. Zusätzlich ist die Reaktivierung des stillgelegten U-Bahn-Zugangs geplant, so dass hier eine weitere Umsteigebeziehung zwischen S-Bahn und U-Bahn entsteht.	bis 2031

Lfd. Nr.	Bahnhof	Projektbezeichnung	Bemerkungen	Avisierter Realisierungszeitraum
15a	Berlin-Westkreuz	Modernisierungen Bahnsteigdach, Tragwerk und Beleuchtung	Maßnahme erfolgt im Zusammenhang mit zusätzlichem Zugang (siehe lfd. Nr. 15b)	bis 2028
15b	Berlin-Westkreuz	Neubau zusätzlicher Zugänge (Personenüberführung, Treppen, Aufzüge, Beleuchtung), Erweiterung Barrierefreiheit	Zur besseren Erschließung sind am östlichen Ende der Stadtbahnsteige Zugänge einschl. Aufzügen geplant. Bisher können die Stadtbahnsteige nur über den Ringbahnsteig und den dortigen Zugang erreicht werden.	bis 2028
16a	Berlin-Zehlendorf	Modernisierung Bahnsteigdach	Maßnahme erfolgt im Zusammenhang mit zusätzlichem Zugang (siehe lfd. Nr. 16b)	bis 2031
16b	Berlin-Zehlendorf	Neubau zusätzlicher Zugang Westseite Teltower Damm	Im Zusammenhang mit Neubau/Aufweitung der Eisenbahn-Überführung Teltower Damm	bis 2031
17	Biesdorf	Modernisierungen der Seitenbahnsteige, Beleuchtung und Personenüberführung einschl. Barrierefreiheit (u. a. Handläufe, Kontraststreifen, rutschfester Belag). Neubau von jeweils 85 m Bahnsteigdach	Da der S-Bf bislang nur über einzelne Fahrgastunterstände verfügt, soll der Witterungsschutz durch den Neubau von Bahnsteigdächern erheblich verbessert werden. Überdachung der Personenüberführung bisher nicht vorgesehen, ggf. Nachsteuerung	bis 2031
18	Botanischer Garten	Modernisierung Bahnsteigdach	Erneuerung Dachhaut und Beleuchtung, Modernisierung Tragwerk	bis 2031
19	Buckower Chaussee	Erweiterung Barrierefreiheit Errichtung von Aufzügen am südlichen Zugang (Richtung Ost und West)	Um nach Fertigstellung der Straßen-Überführung Buckower Chaussee die Umwege für mobilitätseingeschränkte Personen zu minimieren, ist der südliche Zugang Richtung Osten und Westen mit Aufzügen barrierefrei herzustellen.	bis 2028
20	Diverse Bahnhöfe	Kundeninformation	Verbesserung der Kundeninformation	2021 – 2031
21a	Eichborndamm	Bahnsteigverlängerung	Für 8-Wagen-Züge (statt 6-Wg.-Züge)	bis 2025
21b	Eichborndamm	Neubau zusätzliche Zugänge (Personenunterführung (PU) am Ostende mit Zugängen nach Norden und Süden)	Zur besseren Erschließung der angrenzenden Wohngebiete ist ein zusätzlicher Zugang zum S-Bahnsteig am östlichen Ende des Bahnsteiges herzustellen.	bis 2028
22	Feuerbachstraße	Modernisierungen Bahnsteigdach u. Treppeneinhausungen		bis 2025
23	Friedenau	Modernisierung Bahnsteigdach		bis 2028
24	Gehrenseestraße	Modernisierungen Bahnsteig u. Bahnsteigdach		bis 2025
25	Grünbergallee	Modernisierungen Bahnsteig, Bahnsteigdach u. Treppeneinhausung		bis 2031
26	Johannisthal (ehem. Betriebsbahnhof Schönevide)	Erweiterung Barrierefreiheit	Mit der baulichen Entwicklung des südwestlich angrenzenden Gebietes ist am vorhandenen Zugang zum S-Bf Johannisthal ein Aufzug nachzurüsten	bis 2028
27	Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik	Bahnsteigverlängerung	Für 8-Wagen-Züge (statt 6-Wg.-Züge)	bis 2025
28	Lichterfelde Süd	Neubau zusätzlicher Zugang (PU bereits als Vorleistung vorhanden)	Zur besseren Erschließung des östlich gelegenen Entwicklungsgebietes ist ein zusätzlicher Zugang vom südlichen Ende des S-Bahnsteigs geplant	bis 2028
29	Mehrower Allee	Modernisierung Bahnsteigdach		bis 2028
30	Messe Nord/ICC (ehem. Witzleben)	Modernisierungen Bahnsteigdach u. Treppeneinhausungen		bis 2028
31	Mexikoplatz	Modernisierung Bahnsteigdach		bis 2028
32	Nikolassee	Modernisierung Bahnsteigdach		bis 2028
33	Nöldnerplatz	Neubau zusätzlicher Zugang, Modernisierung Bahnsteig, Herstellung Barrierefreiheit		bis 2028

Lfd. Nr.	Bahnhof	Projektbezeichnung	Bemerkungen	Avisierter Realisierungszeitraum
34	Plänterwald	Modernisierungen Bahnsteig, Bahnsteigdach, Personenunterführung, Barrierefreiheit		bis 2028
35	Poelchaustraße	Modernisierung Bahnsteigdach		bis 2028
36a	Prenzlauer Allee	Modernisierungen Bahnsteigdach u. Barrierefreiheit	Maßnahme erfolgt im Zusammenhang mit zusätzlichen Zugängen (siehe lfd. Nr. 36b)	bis 2031
36b	Prenzlauer Allee	Neubau zusätzlicher Zugänge am Westende des Bahnsteigs (Treppe, Personenüberführung (PÜ), Zugänge nach Südwesten und Nordosten)	Zur besseren Erschließung der südwestlichen und nordöstlichen Wohngebiete entstehen zusätzliche Zugänge	bis 2028
37	Raoul-Wallenberg-Straße	Modernisierung Bahnsteigdach		bis 2031
38	Rathaus Steglitz	Modernisierungen Bahnsteigdach u. Treppenüberdachung		bis 2028
39	RE1 Berlin Ostkreuz, Berlin Alexanderplatz	Orientierungszeichen	Für künftig längere Züge sind zusätzliche H-Tafeln und andere Orientierungszeichen zu installieren	bis 2025
40	Schönhauser Allee	Modernisierungen Bahnsteig u. Bahnsteigdach		bis 2028
41	Schöneberg	Modernisierungen Bahnsteig, Bahnsteigdach, Beschallung, Beleuchtung (Vorortbahnsteig)		bis 2028
42	Springpfuhl	Modernisierung Bahnsteigdach		bis 2031
43	Sundgauer Straße	Modernisierungen Personenüberführung, Bahnsteig, Bahnsteigdach, Barrierefreiheit	Modernisierung (Dach-)Tragwerk, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Sicherheit	bis 2031
44	Waidmannslust	Modernisierungen Bahnsteigdach u. Treppenüberdachung	Zusätzlich Verlängerung des Daches zum 2. Zugang vereinbart	bis 2031
45	Westend	Neubau zusätzlicher Zugang, Erweiterung Barrierefreiheit		bis 2028
46	Wollankstraße	Neubau zusätzlicher Zugang		bis 2028

Grundlage: Tabelle Senat/DB AG; zum besseren Verständnis um einige Erläuterungen erweitert vom BSBB, in alphabetischer Reihenfolge.



Etwa in Höhe des Fotografen soll beim S-Bahnhof Westkreuz eine neue Fußgängerüberführung errichtet und mit festen Treppen sowie Aufzügen an die beiden Stadtbahnsteige angeschlossen werden, wodurch dieser wichtige S-Bahnhof endlich auch vernünftige Anbindungen an sein Umfeld erhalten wird (Tab. Nr. 15).

Foto: BSBB

- 4 Seit 21.12.2021 Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz.
- 5 Vgl. z.B. Infos zur **Stationsoffensive in Rheinland-Pfalz** unter <https://www.rolph.de/magazin/rolph-und-seine-partner-staerken-die-schiene>
- 6 Der Südost-Zugang des S-Bahnhofs Buckower Chaussee muss aufgrund des Fernbahnbaus (Dresdener Bahn) in veränderter Form wiederhergestellt werden und erhält bei dieser Gelegenheit Aufzüge.
- 7 LuFV = Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen BMDV und DB AG
- 8 Beim Umbau des S-Bahnhofs Yorckstraße ist die planerische Berücksichtigung der neuen S-Bahn-Strecke „S 21, 3. Bauabschnitt“ unabdingbar.