

Sehr geehrte Frau Senatorin Schreiner,
im Juli hatten wir vom Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg Sie besucht – gerne wollen wir den Kontakt weiter pflegen. Damals hatten wir in Aussicht gestellt, Ihnen eine Liste mit Verbesserungsmaßnahmen im SPNV zu übergeben, die ohne zusätzliche Infrastruktur möglich sind. Es hat leider etwas gedauert (wir sind alle nur ehrenamtlich unterwegs), aber hier ist nun die Liste.
Mit freundlichen Grüßen

Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

27.09.2023

Kurzfristige Verkehrsverbesserungen ohne Infrastrukturausbau

Als Anreiz, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, sind ohne Ausbau, nur durch Aufstockung der Verkehrsverträge, Angebotsverbesserungen möglich, die noch in dieser Legislaturperiode wirksam und sichtbar werden. Diese Chance sollte umgehend genutzt werden.

Fernverkehr in Ost-West-Richtung hält wieder am Bahnhof Zoo. Dazu notwendig ist kein Infrastrukturausbau im engeren Sinn, sondern lediglich eine genaue Fahrgastinformation über den Standort der Wagen am Bahnhof Zoologischer Garten, um die Aufenthaltszeit auf ein Minimum zu begrenzen. Parallel dazu ist diese Maßnahme am Bahnhof Berlin Hauptbahnhof ebenso sinnvoll, um die Haltezeiten dort zu reduzieren.

Regionalverkehr

Flughafen-Express beginnt ab 12/23 in Südkreuz mit Halt am Potsdamer Platz. Ab Inbetriebnahme der Dresdener Bahn (12/25) – geplant im 15-min-Takt – sollte er nicht, wie vorgesehen, am Hauptbahnhof, sondern abwechselnd in Gesundbrunnen und in Nauen (über Spandau – Jungfernheide anstelle der RB 14) beginnen.

Regionalbahn-Lückenschluss Wannsee – Charlottenburg. Die Verstärkerzüge Dessau – Wannsee (RE 7) werden ab 12/23 ganztägig mit den Verstärkerzügen Charlottenburg – Cottbus (RE 2) durchgebunden. Derzeit erfolgt das nur in Einzellagen, die Durchbindung ist nicht nur für die Fahrgäste wichtig, sondern auch betrieblich vorteilhafter als das Blockieren von Bahnsteiggleisen durch wendende Züge).

Regionalbahn-15-min-Takt im Nordosten: RB 24 (Eberswalde – Ostkreuz – BER – Wünsdorf) und RB 32 (Oranienburg – Ostkreuz – BER – Ludwigsfelde) können ab 12/25 zum 30-min-Takt verdichtet werden und ergeben zusammen für Hohenschönhausen – Lichtenberg – Ostkreuz – Schöneweide – BER einen 15-min-Takt.

Regionalbahn-Nordtangente: RB 21 Potsdam – Golm – Wustermark – Spandau – Gesundbrunnen kann ab 12/25 bis Lichtenberg verlängert werden.

Regionalbahnlinie Stadtbahn – BER: Alle Züge der RB 23 Golm – Potsdam – Stadtbahn fahren ab 12/25 weiter zum Ostbahnhof, nicht nur in der HVZ wie laut jetziger Planung, um die Direktverbindung von Golm nach Berlin zu erhalten. Eine Weiterführung bis Flughafen BER (wie heute) ist eine weitere Verbesserungsmöglichkeit)

S-Bahn

Weiterbeschaffung von S-Bahn-Fahrzeugen der BR 483/484 für die anstehende Vergabe der Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd. Die Entwicklung einer neuen BR wird nicht abgewartet.

10-min-Takt täglich, ganztägig und ganzjährig:
S 3 bis Erkner (statt Friedrichshagen, auch im Winter).

10-min-Takt statt 20-min-Takt:

Zweite Zuggruppe der S 3 Westkreuz – Ostbahnhof – Erkner. Noch wichtiger wäre S 75, scheitert aber vorerst an Stromversorgung.

Zweite Zuggruppe der S 9 Ostbahnhof – BER mit sofortigem Anschluss von/an S 3. Nach Flugzeugankünften ist die S9 überfüllt mit großem Gepäck; für Ziele wie Hackescher Markt oder Savignyplatz ist die S-Bahn geeigneter als FEX oder RE. Auch für Aufkommensschwerpunkte wie Adlershof, Schöneweide und Baumschulenweg ist der heutige 20-min-Takt zur Stadtbahn unattraktiv, die Umsteigeverbindung über Ostkreuz bringt wegen der Fahrplanlage kaum Zeitvorteil.

In zwei bis drei Spitzenstunden erlaubt die eingleisige Infrastruktur Frohnau – Hohen Neuendorf, die S 1 im 10-min-Takt bis Oranienburg zu fahren (mit anschließender Erholungsphase).

Zweite HVZ-Verstärkerlinien, damit durchgehende 5-min-Takte zur HVZ entstehen:

S 1 Zehlendorf – Gesundbrunnen.

S 5 Warschauer Straße – Mahlsdorf.

Linienverlängerung S 85 Grünau – Ostkreuz – Buch (statt Pankow).