

S- und R-Bahn Berlin Planungen für Jungfernheide, nordwestlichen Innenring und Siemensbahn

Ausgangslage

Im Rahmen des Projekts "i2030" laufen u.a. Planungen für Ergänzungen der S-Bahn-Infrastruktur der Bahnhöfe Westhafen, Jungfernheide, Westend und Halensee, sowie für die Reaktivierung der Siemensbahn Jungfernheide – Gartenfeld. Diese Planungen und die Konflikte mit den Straßenbahn-Planungen Turmstraße – Jungfernheide – Kurt-Schumacher-Platz und dem Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke der Autobahn A 100 werden nachstehend kritisch beleuchtet.

Grundlagen sind

- Erörterungen dazu in der BSBB-Arbeitsgruppe Zielkonzept am 10. April und 26. Juni 2025
- Fachartikel des Berliner Fahrgastverbands IGEB in der verkehrspolitischen Zeitschrift SIGNAL (Heft 1/2025): "Wer baut zuerst? – Siemensbahn versus Stadtautobahn"
- Fachartikel der IGEB im SIGNAL (Heft 2/2025): "S-Bahn-Westring endlich ausbauen! Zusätzliche Gleiswechsel und Bahnsteigzugänge notwendig" (Vgl. <https://www.gve-verlag.de/signal/files/SIGNAL2025-3-WestringAusbauen.pdf>)
- i2030, Projektsteckbriefe und Projekthintergrund, Stand Mai 2025.

Ferner die Antworten des Senats

- vom 13. Mai 2025 auf die Schriftliche Anfrage von Kristian Ronneburg (LINKE) „Planungen für den Bahnhof Jungfernheide und die Siemensbahn“ (19/22454)
- vom 12. Juni 2025 auf die Schriftliche Anfrage von Ülker Radziwill (SPD) „Straßenbahnprojekt Turmstraße – Jungfernheide – Kurt-Schumacher-Platz und Reaktivierung der Siemensbahn“ (19/22723).

Planungen der DB (InfraGO und S-Bahn Berlin GmbH) in Abstimmung mit dem Senat

Westhafen

Dritte Bahnsteigkante.

Neue Abstellanlage (mit einem oder zwei Gleisen?) zwischen Westhafen und Beusselstraße. Planungsphase Entwurfs- und Genehmigungsplanung.

Wie die Gleise, Bahnsteige und Zugänge angeordnet werden sollen, ist nicht bekannt.

Jungfernheide

Dritte Bahnsteigkante als Seitenbahnsteig nördlich des vorhandenen Mittelbahnsteigs.

S-Bahn-Züge von Westend und Gartenfeld sollen auf dem mittleren Bahnsteiggleis wenden. Kehrgleis östlich des Bahnsteiggleises „zur optimierten Bereitstellung von zusätzlichen Zugpaaren für Verkehrsspitzen“ (laut Senatsantwort vom 13.05.2025).

Ausfädelung der zweigleisigen Siemensbahn aus der zweigleisigen Ringbahn am Westkopf, laut Planfeststellungsunterlagen niveaufrei unter dem nordwestlichen Ringbahngleis.

Westend, Dritte Bahnsteigkante
Planungsphase Vorplanung
Genaueres nicht bekannt.

Halensee, Dritte Bahnsteigkante
Planungsphase Vorplanung
Genaueres nicht bekannt.

Ebenfalls ist unbekannt, ob die Dritten Bahnsteigkanten in Jungfernheide, Westend und Halensee alternativ oder alle zusammen realisiert werden sollen.

Siemensbahn Jungfernheide – Gartenfeld
Planungsphase Entwurfs- und Genehmigungsplanung.

Siemensbahn Gartenfeld – Hakenfelde
Planungsphase Machbarkeitsstudie; genauer Stand nicht bekannt, vermutlich abgeschlossen.
Kein Beschluss zur Fortführung der Planung.

Bewertung der DB-Planungen

Umsteigesituation in Jungfernheide

Zugfahrten von der westlichen Ringbahn zur Siemensbahn und umgekehrt sind – verständlicherweise – nicht vorgesehen. Zu erwarten ist aber eine bedeutende Anzahl Umsteiger. Diese könnten bahnsteiggleich umsteigen, wenn alle Züge am vorhandenen Mittelbahnsteig halten. So aber müssen sie treppab-treppauf den Bahnsteig wechseln. Entgegen der Behauptung der DB werden die verkehrlichen Ziele damit nicht erreicht. Der Umsteigeweg für die Fahrgäste scheint kein Kriterium für die Anordnung der Bahnsteige gewesen zu sein; die entsprechende Frage beantwortete die DB nicht (Senatsantwort vom 13.05.2025).

Betriebliche Situation in Jungfernheide

Die DB beruft sich bei der Notwendigkeit der dritten Bahnsteigkante auf eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung, die aber geheim gehalten wird. Sie behauptet: „Durch das Hinzukommen der Verkehre der Siemensbahn würde (es) ohne ... (drittes Bahnsteiggleis und Wendegleis) ... zu einem Engpass auf dem auch schon zusätzlich mit ... (der Linie S 21 belegten S-Bahn-Ring) und damit zu einem zu hohen Verspätungsniveau führen.“ Diese Behauptung ist nicht nachvollziehbar:

- Die Züge von Gartenfeld sollen doch nicht in Jungfernheide enden und wenden, sondern unbedingt ins Stadtzentrum fahren.
- Sie fahren in Lücken zwischen des 5-min-Takts der Ringbahn.
- Das sind die gleichen Lücken, in der auch die Züge der S 21 (neuerdings auch als S 15 bezeichnet) zwischen Wedding und Gesundbrunnen fahren.
- Die gleiche Situation besteht in Neukölln und Springpfuhl. Dort benutzen die kurz vor dem Bahnsteig einfädelnden Züge von Baumschulenweg bzw. Wartenberg die Fahrplanlage in der 5-min-Lücke zwischen der Ringbahn bzw. der 10-min-Lücke zwischen der S 7.
- Gewiss kommt es dabei zu Folgeverspätungen eines der S-Bahnzüge am Einfahrtsignal, wenn der andere Zug verspätet einfährt oder das Bahnsteiggleis noch nicht geräumt hat. Diese Verspätungen treten aber auch ein, wenn einer der Züge auf einem benachbarten Bahnsteiggleis die Vorfahrt des anderen Zuges abwarten würde. In Neukölln und Springpfuhl zeigt sich, dass diese Verspätungszuwächse zu verkraften sind.
- In der Abwägung zwischen Umsteigeweg und -zeit der Fahrgäste einerseits und dem Verspätungszuwachs von durchschnittlich geschätzt einer Minute beim nächsten verkehrenden Zug ist dem Fahrgastkomfort Vorrang zu geben.

Weiter argumentiert die DB: „Um diese negativen Auswirkungen auf die Fahrwegkapazität zu verhindern, sind die Ausbaumaßnahmen im Bereich des aktuellen Haltepunktes ... Jungfern-

heide zu einer Verzweigungsstation erforderlich.“ Soweit das die Verzweigungsweichen und Gleiswechselverbindungen betrifft, ist das zutreffend. Aber mit zwei anfahrbaren Bahnsteigkanten wird Jungfernheide genauso Verzweigungsstation wie mit drei.

Eine weitere Aussage der DB: „Durch die zusätzliche Anordnung eines Kehrgleises östlich des Bahngleises (gemeint ist wohl östlich der Bahnsteige) ergibt sich eine optimierte Bereitstellung von zusätzlichen Zugpaaren für Verkehrsspitzen sowie eine erhöhte Barrierefreiheit und einfache Umsteigemöglichkeit zwischen den Verkehrsträgern.“ Das ist unlogisch, denn:

- Wir gehen von einem ganztägigen 10-min-Takt von Gartenfeld bis Potsdamer Platz durch den zweiten Nord-Süd-S-Bahn-Tunnel und weiter aus.
- Wenn in Verkehrsspitzen ein 5-min-Takt ab Gartenfeld notwendig ist, können die zusätzlichen Züge bis Beusselstraße fahren und in der Kehranlage zwischen Beusselstraße und Westhafen wenden.
- Dafür nicht unbedingt erforderlich ist ein Kehrgleis östlich der Bahnsteige in Jungfernheide. Falls es trotzdem errichtet wird, „um im Bedarfsfall (z. B. Baustellen, Betriebsstörungen) Laufwege von Zügen (aus Gartenfeld oder Westend kommend) bedarfsgerecht steuern zu können“ (Senatsantwort vom 12.06.2025), kann es mittig von beiden Bahnsteiggleisen erreichbar angeordnet werden.
- Das Kehrgleis hat keinen Einfluss auf die Barrierefreiheit. Die dritte Bahnsteigkante vermindert die Barrierefreiheit durch den längeren Umsteigeweg und die Störanfälligkeit der Aufzüge.
- Das Umsteigen zu anderen Verkehrsträgern (also zu U-Bahn, Straßenbahn und Bus) läuft mit einem Kehrgleis nicht anders ab als ohne.
- In die Planungsüberlegungen ist miteinzubeziehen, dass die dritte Bahnsteigkante wegen der dortigen Randbedingungen sehr teuer würde. So müsste neben den vorhandenen Ringbahnbrücken über die Spree eine zusätzliche lange (östliche) Spreebrücke errichtet und ein verhältnismäßig neues Gleichrichter-Unterwerk (von 1993) ersetzt werden. Auch das von der DB geforderte Kehrgleis würde wegen der notwendigen Bahndammverbreiterung erhebliche Kosten verursachen.
- Um die enormen Kostensteigerungen der dritten Bahnsteigkante mit all ihren Folgen zu verschleiern, werden diese Kosten nicht extra ausgewiesen, sondern wurden von vornherein mit angesetzt (Senatsantwort vom 12.06.2025).

Aus allem folgt, dass die in Planung befindliche fahrgastunfreundliche Variante weder die vorzugswürdige noch eine kostengünstige Variante ist. Das verkehrliche Ziel einer akzeptablen Umsteige Verbindung Siemensbahn – westlicher Innenring mit Umsteigen am gleichen Bahnsteig wird mit dieser Lösung nicht erreicht.

Auf die Frage, wo und wie die Siemensbahn in die Ringbahn eingefädelt wird, antwortet die DB: „... westlich des Bahnhofs Jungfernheide ... zwischen Spree Jungfernheide und dem Kreuzungsbauwerk Berlin Hamburg.“ Das ist typisch ungenau. Offen bleibt, ob die Ringbahn oben oder die Siemensbahn oben fährt, ob beide Gleise überführt oder unterführt werden oder nur ein Gleis. Was hat die DB hier zu verbergen?

Konflikt mit der Straßenbahnplanung und mit einem Gebäude in der Max-Dohrn-Straße

Hierzu lautet die schwammige Senatsantwort vom 13.05.2025 „...Senatsverwaltung ..., DB AG, BVG, Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf sowie der Eigentümer des Grundstücks stehen im Austausch zur zukünftigen Nutzung der Flächen nördlich des Bahnhofs Jungfernheide, um die bestehenden Platzverhältnisse bestmöglich für die Belange aller Verkehrsarten zu nutzen.“ In der Senatsantwort vom 12.06.2025 wird abgewiegelt: „Die dritte Bahnsteigkante steht dem Betrieb der Straßenbahn nicht entgegen; beide Vorhaben werden regelmäßig inhaltlich aufeinander abgestimmt ... (es) trifft nicht zu“, dass mit der dritten Bahnsteigkante die Straßenbahnplanung unmöglich gemacht wird.

Dass keinerlei Hinweis auf die Art der in Diskussion befindlichen Flächenaufteilung gegeben wird, deutet darauf hin, dass die Beteiligten noch keine Lösung haben, und lässt befürchten, dass es Nachteile gibt, schwerwiegend wahrscheinlich für die Straßenbahn, und diese nicht zu früh öffentlich werden sollen.

Konflikt mit dem Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke der Autobahn A 100

Die DEGES GmbH beansprucht Flächen der Siemensbahn für die Baustellenlogistik des Ersatzneubaus der Autobahnbrücke. Gemäß beiden Senatsantworten befindet sich die DB „in einem engen und konstruktiven Austausch mit der DEGES GmbH. Gemeinsam wird nach einer pragmatischen Lösung für eine effiziente Umsetzung der Vorhaben gesucht. Die DB hält weiter an der Inbetriebnahme der Siemensbahn Ende 2029 fest.“

Einzelheiten zu den diskutierten Varianten und zum Zwischenzustand werden geheim gehalten. Dass der Termin gehalten wird, darf bezweifelt werden.

(Westliche) Brücke der Siemensbahn über die Spree

2003 wurde die Schleuse Charlottenburg neugebaut. Dazu musste die vorhandene und intakte Brücke der Siemensbahn über die Spree abgerissen werden. Auf die Frage nach der Kostenübernahme für den Neubau der Spreebrücke verweist der Senat auf § 41 Abs. 5 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG). Der umfangreiche § 41 enthält jedoch viel Auslegungsspielraum, so dass mit diesem Verweis nicht klar wird, welcher der beschriebenen Sachverhalte hier angewendet wird. Es bleibt offen, mit welchem Kostenanteil die DB belastet wird.

S-Bahnhof Gartenfeld

In der jetzigen Planung des S-Bahnhofs Gartenfeld wird die Verlängerung nach Hakenfelde nicht berücksichtigt; ein planerischer Fehler, der später die Kosten erheblich erhöhen wird. Außerdem wird – angeblich aus Lärmschutzgründen – die Abstellanlage in Gartenfeld eingehaust. Anlieger in diesem Bereich sind Kleingärten und Gewerbeflächen.

Sinnvoll wäre, die Fortsetzungstrasse zunächst freizuhalten und einen provisorischen Bahnsteig seitlich davon zu errichten.

Regionalbahnsteig Jungfernheide

Der Regionalbahnsteig an der Strecke Spandau – Moabit (– Hauptbahnhof / Gesundbrunnen) ist laut Luftbildmessung 214 m lang. Um künftig längere, auch flügelbare, Regionalzüge einsetzen zu können, ist die Verlängerung auf 220 m erforderlich und als Sofortmaßnahme mit vertretbarem Aufwand möglich.

Sinnvoll wäre, den Umbau des S-Bahnhofs Jungfernheide zu nutzen, auch den Regionalbahnsteig zu verlängern. Der Senat verweist darauf, dass dies nicht Teil des i2030-Korridors Siemensbahn sei. Dass die Bahnsteigverlängerung auch außerhalb von i2030 gleichzeitig, vorausschauend, zeit- und kostensparend möglich wäre, zieht er nicht in Betracht.

Zweiter Regionalbahnsteig Jungfernheide

Am Innenring besitzt Jungfernheide keinen Regionalbahnsteig. Dieser wird jedoch mittel- bis langfristig benötigt, um weitere Angebotslinien einzurichten, zum Beispiel von den Nordstrecken über Gesundbrunnen zu den Südweststrecken über Wannsee, und um bei Bauarbeiten und Störungen Linien mit Verkehrshalt umleiten zu können. Sinnvoll wäre, den Umbau des Bahnhofs Jungfernheide zu nutzen, für den zweiten Regionalbahnsteig mit 220 m Länge Vorsorgemaßnahmen zu treffen. Der Senat verweist darauf, dass dies nicht Teil des i2030-Korridors Siemensbahn sei. Dass der Bahnsteigbau auch außerhalb von i2030 gleichzeitig, vorausschauend, zeit- und kostensparend möglich ist, zieht er nicht in Betracht.

Dritte Bahnsteigkante Westend

Der frühere zweite Bahnsteig östlich des heutigen ist noch vorhanden. Da er unmittelbar an das derzeitige Süd-Nord-Gleis der Ringstrecke grenzt, kann nur östlich außen ein weiteres Gleis errichtet werden. Dieses wird zweckmäßigerweise im geraden Strang mit dem Süd-Nord-Streckengleis verbunden. Das künftig mittlere Gleis am westlichen Mittelbahnsteig kann verschiedenen Zwecken dienen: Einsetzen von Zügen von den nördlichen Abstellgleisen, Kurzwende der von Süden kommenden Züge, Aussetzen oder Überholen von schadhaft gewordenen Zügen beider Richtungen, außerplanmäßige Wende von Zügen beider Richtungen bei Betriebsstörungen. Damit es diese Funktionen erfüllen kann, muss es weichenmäßig an alle vier Streckengleise angebunden bleiben, ohne die Süd-Nord-Richtung zu behindern, und an beide Abstellanlagen. Sinnvoll wäre auch eine Weichenverbindung vom westlichen Nord-Süd-Bahnsteiggleis zur südlichen Abstellanlage.

Ob die i2030-Planung das so beinhaltet und wie der Spurplan aussehen soll, verrät die Senatsantwort vom 13.05.2025 nicht.

Südzugang Westend

Derzeit führen am Nordende des S-Bahnsteigs Zugänge von beiden Straßenseiten des Spandauer Damms u den Bahnsteigen. Notwendig ist auch ein Zugang von den Wohngebieten am südlichen Bahnsteigende mindestens Richtung Osten, möglichst auch – baulich etwas aufwändiger – Richtung Westen. Solche Planungen sind nicht Gegenstand des Projekts i2030, aber der Vorhabenliste für Stationsmaßnahmen, und müssen eingeleitet werden.

Wendemöglichkeit in Westkreuz

Derzeit gibt es im Bereich Westkreuz an der Ringstrecke keine Weichen. Solche sind aber erforderlich, um bei Störungen und Bauarbeiten die Züge aus beiden Richtungen bis an den Bahnsteig führen und dort wenden zu können, damit die Fahrgäste zu den Stadtbahn-Linien umsteigen können. Mit einem neuen Weichentrapez zwischen Messe Nord/ICC und Westkreuz und einer weiteren Weichenverbindung am Südkopf von Westkreuz, die zusammen mit der vorhandenen Weichenverbindung am Nordkopf von Halensee ein Weichentrapez bildet, ist die notwendige betriebliche Flexibilität erreichbar.

Ost-Zugänge Westkreuz

Nahe dem S-Bahnhof Westkreuz liegen östlich der Ringbahn in kurzer fußläufiger Entfernung dicht bebaute Wohngebiete (Halensee/Ringbahnstraße und Lietzensee). Hier sollten endlich die vom Senat schon bestellten zusätzlichen Zugänge, die gleichzeitig eine Quermöglichkeit des Westkreuzgeländes darstellen und den mittelfristig geplanten Westkreuzpark (im Flächennutzungsplan enthalten!) erschließen, realisiert werden.
(Anm.: Lediglich zum Nordostzugang (Richtung Lietzensee/Rönnestraße) wurde gerade das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Das gesonderte Verfahren auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG für die nördliche Zuwegung wurde jedoch noch nicht abgeschlossen. Für den Südostzugang gibt es weiterhin keine Planung.)

Dritte Bahnsteigkante Halensee

Der Platz für einen weiteren Bahnsteig östlich des heutigen ist vorhanden. Zweckmäßig ist ein Seitenbahnsteig östlich des Gleises, das künftig im geraden Strang mit den Süd-Nord-Streckengleisen zu verbinden ist. Die Verbindungskurve nach Charlottenburg muss von diesem Gleis und dem künftigen mittleren Gleis erreichbar sein. Das mittlere Gleis am westlichen Mittelbahnsteig kann verschiedenen Zwecken dienen: Einsetzen von Zügen vom südlichen Abstellgleis, Einfädeln der Züge von Charlottenburg, Aussetzen oder Überholen von schadhaft gewordenen Zügen beider Richtungen, außerplanmäßige Wende von Zügen beider Richtungen bei Betriebsstörungen. Damit es diese Funktionen erfüllen kann, muss es weichenmäßig an alle fünf Streckengleise angebunden bleiben, ohne die Süd-Nord-Richtung zu behindern, und an das südliche Abstellgleis.

Ob die i2030-Planung das so beinhaltet und wie der Spurplan aussehen soll, verrät die Senatsantwort vom 13.05.2025 nicht.

Abstellgleise Halensee

Sinnvoll wäre eine Weichenverbindung vom westlichen Nord-Süd-Bahnsteiggleis zum südlichen Abstellgleis. Dieses sollte künftig auch von Süden anfahrbar sein.

Zusätzliche Zugänge Halensee

Ein zusätzlicher Zugang auf der Nordseite des Kurfürstendamms sollte nochmals geprüft werden; er würde vorrangig der großen Anzahl von Umsteigern von und zum Omnibus dienen. Lediglich ein Imbiss-Gebäude müsste weichen.

Ebenso sinnvoll wäre ein Südzugang zum dichtbesiedelten Wohngebiet Seesener Straße (auf der Ostseite) und zur Straße Am Güterbahnhof (auf der Westseite). Obwohl dieser auf der Ostseite baulich wegen der Durchörterung eines Hauses schwierig ist, sollte er mittel-/langfristig umgesetzt werden.

Vorstellungen für eine sinnvolle Planung

Nachstehende Maßnahmen erfüllen die verkehrlichen Ziele (Siemensbahn im 10-min-Takt ins Stadtzentrum, kurze und bequeme Wege für die Fahrgäste beim Einsteigen, Aussteigen und Umsteigen an allen Stationen) und das betriebliche Ziel hoher Leistungsfähigkeit und Flexibilität im Abschnitt Westhafen – Halensee am besten und sind einer gesamthaften Planung zugrunde zu legen:

1. Dritte Bahnsteigkanten in Westhafen, Westend und Halensee. Diese so anordnen, dass außen die durchgehenden Hauptgleise und in der Mitte das Wende- und Reservegleis liegt. Die Wende- und Reservegleise jeweils an alle 4 Streckengleise sowie (in Westhafen und Westend) an die Abstellgleise anbinden.
Mit diesen dritten Bahnsteigkanten werden genügend Ausweich- Überhol-, Wende- und Kurzfristabstellmöglichkeiten für den S-Bahn-Betrieb auf dem Berliner Innenring geschaffen, so dass in Jungfernheide keine aufwändige dritte Bahnsteigkante, die bei extrem hohen Kosten gravierende verkehrliche Nachteile bietet, notwendig ist.
2. In Jungfernheide den vorhandenen Mittelbahnsteig so belassen und ihn zum bahnsteiggleichen Umsteigen zwischen Siemensbahn und westlichem Innenring nutzen. Die Straßenbahn einschließlich Aufstellgleisen und ein von einem Investor geplantes Gebäude würden so problemlos Platz finden.
3. Abstellgleise zwischen Westhafen und Beusselstraße, die von beiden Bahnhöfen erreichbar sind.
4. Der vorhandene Regionalbahnsteig Jungfernheide an der Hamburger Bahn ist auf 220 m zu verlängern.
5. An den Innenringgleisen ist der künftig notwendige Regionalbahnsteig Jungfernheide zu errichten; der Platz hierfür ist südlich der vorhandenen Bahnsteige freigehalten.
6. Gleiswechselverbindungen in jeweils beide Richtungen in Westhafen, Beusselstraße, Jungfernheide, Westend, zwischen Messe Nord und Westkreuz, am Südkopf von Westkreuz und in Halensee. Besonders dringend in Westkreuz.
7. Zusätzliche Zugänge zu den S-Bahnsteigen in Westend, Westkreuz und Halensee.
8. Bei der Planung des S-Bahnhofs Gartenfeld ist die Verlängerung nach Hakenfelde zu berücksichtigen, ohne den Ausbau bis Gartenfeld zu verzögern. Das kann durch vorübergehende Seitenlage des S-Bahnsteigs und Freihalten der Fortsetzungstrasse erreicht werden.

9. Fortführung der Planung der Verlängerung Gartenfeld – Hakenfelde, in einer ersten Stufe zumindest bis zur Wasserstadt Spandau.
10. Die DEGES GmbH muss sich eine andere Baustelleneinrichtungsfläche für den Ersatzbau der Rudolf-Wissell-Brücke suchen, z.B. mittels Pontons auf der Spree. Die gewidmeten Bahnflächen der Siemensbahn werden für deren Wiederaufbau benötigt und stehen nicht zur Verfügung.

Zusammenfassende Forderung

Die vorstehend genannten Infrastrukturmaßnahmen würden nur einen geringen Kostenanteil an den hier thematisierten i2030-Projekten ausmachen, würden jedoch den Verkehrserfolg erheblich erhöhen! Zudem können bei Wegfall der aufwändigen dritten Bahnsteigkante in Jungfernheide samt zusätzlicher Spreebrücke (des westwärts führenden Ringbahngleises) und östlichem Kehrgleis geschätzt ca. 40 Mio Euro gegengerechnet werden.

Wenn es den Verantwortlichen ernst sein sollte mit der propagierten "Verkehrswende", sollten diese verkehrsverbessernden Maßnahmen schnell noch in die laufenden Projekte aufgenommen werden. Hier ist das Land Berlin als zuständiger Besteller gefordert, aber ebenso der Bund als Haupt-Geldgeber, der daran interessiert sein müsste, dass die Finanzmittel mit bestmöglicher Wirksamkeit eingesetzt werden, sowie auch die DB InfraGO als Ersteller der Maßnahmen, da sie zum einen gemeinnützig orientiert ist, zum anderen bei höherer Verkehrsnachfrage auch mehr Einnahmen generieren würde.