

Berlin: mobiler

Nahverkehrsplan Berlin 2019–2023

Anlage 3 – ÖPNV-Bedarfsplan

Inhalt

I	Bedeutung	3
I.1	Zeitliche Einordnung der Maßnahmen	4
I.2	Priorisierung der Maßnahmen.....	4
I.3	Abschätzung der Realisierungskosten	4
I.4	Revisionen des ÖPNV-Bedarfsplans	5
II	Maßnahmenkatalog	6
II.1	Straßenbahn	6
II.1.1	Ersatzinvestitionen im Straßenbahnnetz	8
II.1.2	Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes	10
II.1.3	Neubaustrecken Straßenbahn.....	15
II.1.4	Fahrzeugbeschaffung Straßenbahn	33
II.2	U-Bahn.....	34
II.2.1	Ersatzinvestitionen im U-Bahn-Netz	36
II.2.2	Weiterentwicklung des U-Bahn-Netzes	38
II.2.3	Neubaustrecken U-Bahn	42
II.2.4	Fahrzeugbeschaffung U-Bahn.....	48
II.3	ÖPNV-Trasse.....	49
II.4	S-Bahn	55
II.4.1	Weiterentwicklung und Engpassbeseitigung S-Bahn-Netz	58
II.4.2	Neubaustrecken S-Bahn.....	67
II.4.3	Neubau von Bahnhöfen im S-Bahn-Netz	73
II.4.4	Fahrzeugbeschaffung.....	76
II.5	Regionalverkehr	77
II.5.1	Neubau von Bahnhöfen im Regionalverkehrsnetz	79
II.6	SPNV-Trasse.....	82
II.7	Busverkehr	84
II.7.1	Weiterentwicklung des Busverkehrsnetzes.....	85
II.7.2	Elektrifizierung des Busverkehrs.....	87
	Impressum	90

I Bedeutung

Als Teil des Nahverkehrsplans ist gemäß § 28 Abs. 8 des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG) ein Bedarfsplan für den öffentlichen Personennahverkehr aufzustellen. Dieser umfasst die langfristigen Planungen für die Infrastrukturentwicklung und weitere für die Entwicklung des ÖPNV wesentliche Investitionsentscheidungen.

Dies betrifft:

- Ersatzinvestitionsbedarf;
- Neubaustrecken (SPNV, U-Bahn und Straßenbahn);
- Investitionen in die Barrierefreiheit;
- Investitionen in die Leistungsfähigkeitserhöhung der Verkehrsmittel;
- Investitionen in die Umstellung des Busverkehrs auf Elektromobilität;
- Schienenfahrzeugbeschaffung.

Die im Bedarfsplan benannten Maßnahmen werden unter Berücksichtigung der generellen ÖPNV-Ziele und der langfristigen ÖPNV-Angebotsstrategie des Landes Berlin festgelegt. Das betrifft beispielsweise die bedarfsgerechte Erschließung neuer Wohngebiete oder die leistungsfähige Gestaltung der bestehenden ÖPNV-Achsen durch Ausbaumaßnahmen oder Systemumstellungen. Neben diesen generellen Aspekten zur Nachfrage- und Stadtentwicklung werden auch Klima- und Umweltschutzaspekte berücksichtigt (vergleiche Tabelle 1).

Tabelle 1: Beschreibung der Kriterien für die Bewertung von Infrastrukturvorhaben

Bewertungskriterien	Ausprägungen
verkehrliche Kriterien	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kapazitätsprobleme auf den bestehenden ÖPNV-Achsen ■ Potenzial für Modal-Split-Veränderung ■ Reduzierung von umweltschädlichen Emissionen (insbesondere Lärm und Luftschadstoffe)
betriebliche Kriterien	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zuführung zu verkehrlich bedeutenden Achsen ■ Entlastung betrieblich hoch belasteter Achsen und Knotenpunkte
städtebauliche Kriterien	<ul style="list-style-type: none"> ■ perspektivische Nachfragesteigerung infolge der Stadtentwicklung (Wohnungsneubau, Bürostandorte)
wirtschaftliche Kriterien	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vermeidung unwirtschaftlicher Leistungsbestellungen

Die Aufnahme einer Maßnahme in den Bedarfsplan attestiert einen verkehrsplanerischen Bedarf aus Sicht der heutigen und/oder der prognostizierten ÖPNV-Nachfrage im Zeitraum bis 2035. Davon unabhängig können der Umsetzung der Maßnahmen technische, finanzielle oder planerisch noch zu identifizierende andere Hemmnisse entgegenstehen, die nicht Gegenstand der Beschlussfassung zu diesem Bedarfsplan waren.

I.1 Zeitliche Einordnung der Maßnahmen

Der Betrachtungszeitraum des Bedarfsplans reicht von 2020 bis 2035. Dieser untergliedert sich mit Fünfjahresschritten in kurz-, mittel- und langfristige Zeithorizonte. Für die Zuordnung der Maßnahmen auf die unterschiedlichen Zeithorizonte ist das derzeit unterstellte Ziel der Inbetriebnahme, entsprechend des prognostizierten verkehrlichen Bedarfs maßgebend. In Anbetracht der teilweise noch nicht vorhandenen Planungen und Unwägbarkeiten innerhalb des Planungs- und Umsetzungsprozesses erfolgt lediglich eine grobe Zuordnung auf die drei Zeitscheiben. Sofern für einzelne Maßnahmen bereits ein konkreter Termin zur Inbetriebnahme feststeht, wird dieser benannt. Planung und Umsetzung der Vorhaben sollen entsprechend der fachlichen und zeitlichen Prioritäten sukzessive vorgenommen werden.

Berlin hat die letzten beiden Jahrzehnte wenig in neue Verkehrsinfrastruktur investiert. Die Planungskapazitäten und Prozesse in der öffentlichen Verwaltung und bei den Betreibern der Infrastruktur waren dementsprechend auch nur auf die Bewältigung relativ weniger Verfahren ausgelegt. Bereits in der letzten Legislaturperiode wurde damit begonnen, die Prozesse und Planungskapazitäten auf die wachsende Hauptstadtregion anzupassen. Um die in diesem ÖPNV-Bedarfsplan identifizierten Vorhaben zeitgerecht umzusetzen, wird eine weitere Anpassung der Prozesse und Kapazitäten erforderlich sein. Geboten ist eine strukturierte, priorisierte und alle Akteure koordinierende Herangehensweise, die nicht nur die Realisierung einzelner Vorhaben abarbeitet, sondern den mit den Maßnahmen in ihrer Gesamtheit verbundenen Transformationsprozess in den Blick nimmt und bewältigt. Die Akzeptanz der Maßnahmen in der Öffentlichkeit wird dabei eine relevante Stellgröße für deren Ausgestaltung und für die Umsetzungsgeschwindigkeit sein.

I.2 Priorisierung der Maßnahmen

Für die im Bedarfsplan benannten Maßnahmen erfolgt gemäß MobG eine Priorisierung entsprechend ihrer erwarteten Wirkung auf die Erreichung der in Tabelle 1 genannten Kriterien. Betrachtet werden dabei drei Dringlichkeitsstufen für die Realisierung der Maßnahmen (vergleiche Tabelle 2). Die Priorisierung attestiert vor allem die Wichtigkeit der Umsetzung der Maßnahmen im Verhältnis der im Bedarfsplan benannten Maßnahmen zueinander.

Tabelle 2: Beschreibung der Umsetzungsbedarfe

Bedarf	Erläuterung
vordringlicher Bedarf	■ Für Maßnahmen, deren Umsetzung von zentraler Bedeutung für die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele des Landes sind (Luftreinhaltung, Modal-Split-Veränderung zugunsten des Umweltverbundes, bedarfsgerechte Erschließung von Entwicklungsgebieten etc.).
dringlicher Bedarf	■ Für Maßnahmen, die einen wesentlichen Beitrag für die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele des Landes leisten.
weiterer Bedarf	■ Für Maßnahmen, die perspektivisch einen wesentlichen Beitrag für die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele des Landes leisten.

I.3 Abschätzung der Realisierungskosten

Entsprechend der Vorgaben des MobG sind für die Maßnahmen des ÖPNV-Bedarfsplanes die Realisierungskosten abzuschätzen. Sofern nicht bereits projektspezifische Kostenprognosen für die einzelnen Maßnahmen vorliegen, stellen die Kostenangaben vorläufige Schätzungen auf Basis von Erfahrungswerten vergleichbarer Projekte dar. Die im Bedarfsplan dargestellten Realisierungskosten bilden eine Orientierung für die Investitionsplanung der zukünftigen Berliner Landeshaushalte.

Die dargestellten Realisierungskosten sind aus Erfahrungswerten abgeleitete Abschätzungen der Anschaffungs- und Herstellungskosten der einzelnen Maßnahmen. Etwaige Fördermittel Dritter, zum Beispiel Fördermittel des Bundes oder aus EU-Programmen sind nicht gegengerechnet. Gleichwohl wird bei der Gegenfinanzierung der investiven Maßnahmen des NVP eine angemessene Förderung mit derartigen Drittmitteln unterstellt (vergleiche NVP Kapitel VII).

I.4 Revisionen des ÖPNV-Bedarfsplans

Die Angaben des ÖPNV-Bedarfsplans werden zu festgelegten Revisionszeitpunkten überprüft. Im Rahmen dieser Revisionen werden Auswahl, Prioritäten und zeitliche Zuordnung der Maßnahmen auf die sich verändernden politischen, städtebaulichen und umweltspezifischen Rahmenbedingungen geprüft und angepasst.

II Maßnahmenkatalog

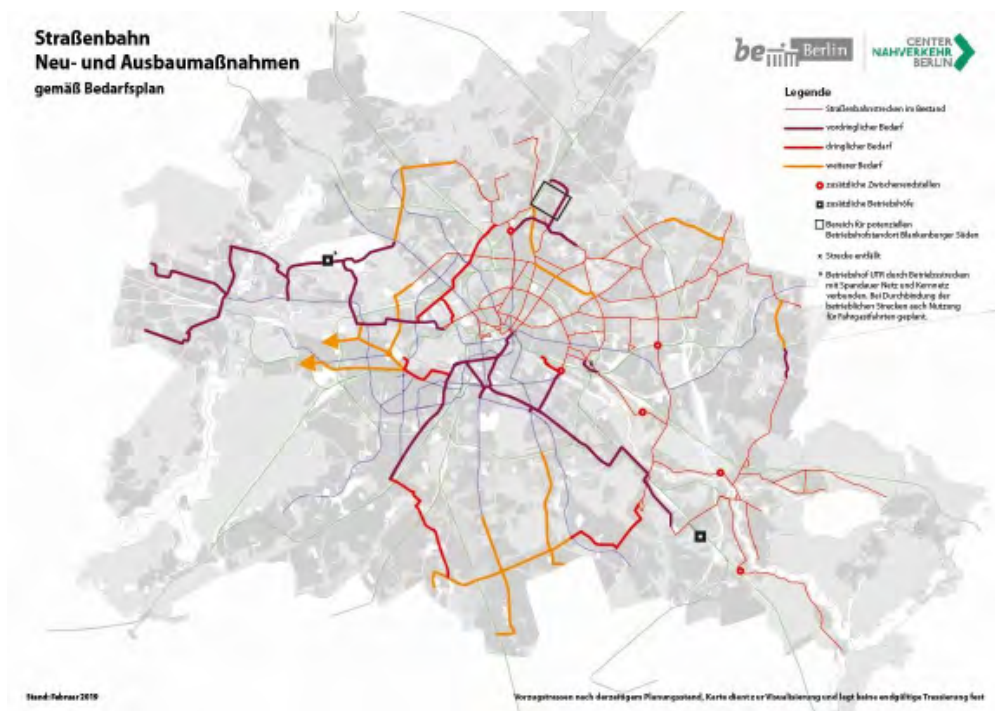
Zur Illustration und Herleitung der im Bedarfsplan ausgewählten Maßnahmen des vorranglichen und dringlichen Bedarfs mit einem Realisierungshorizont bis 2035 (Ausnahme U-Bahn-Neubaustrecken) werden Steckbriefe erstellt. Aus den Steckbriefen wird der Bedarf nachvollziehbar abgeleitet. Zur weiteren Einordnung der Projekte werden die geschätzten Kosten, Streckenlänge, Realisierungszeitraum, Priorität und deren geografische Verortung angegeben.

II.1 Straßenbahn

Das Land Berlin wird erhebliche Anstrengungen unternehmen, das Bestandsnetz gemäß den gesetzlichen Anforderungen und dem aktuellen Stand der Technik zu erhalten und zu ertüchtigen. In der sich dynamisch entwickelnden und wachsenden Stadt Berlin ist es zudem erforderlich, die Leistungsfähigkeit des Netzes für Angebotsverdichtungen und die Betriebsstabilität zu maximieren.

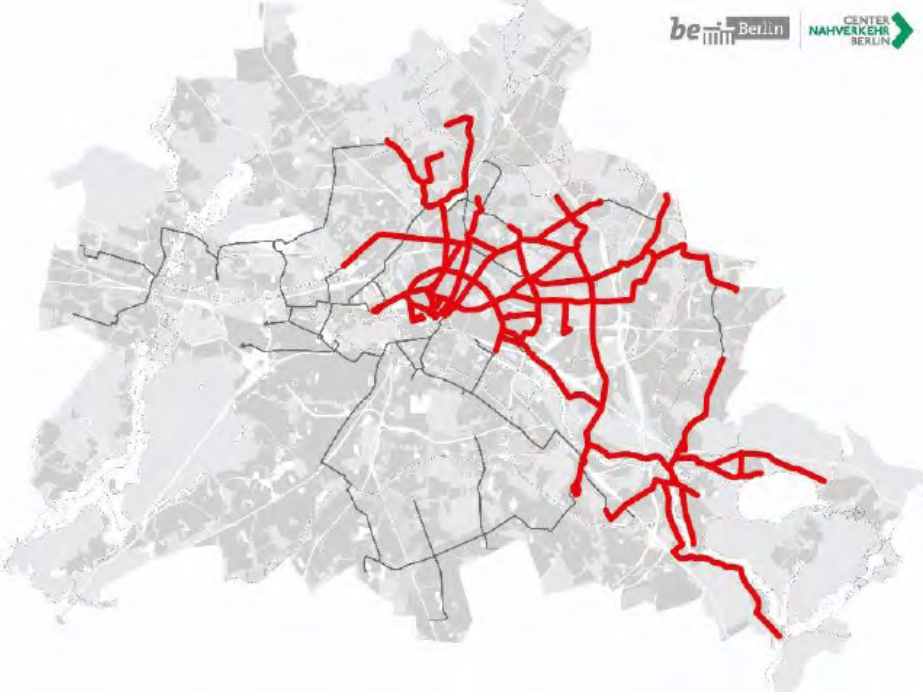
Auch der Straßenbahnausbau wird in Berlin weiter mit Priorität vorangetrieben. Mit der Erweiterung des Netzes soll einerseits eine bedarfsgerechte Erschließung von Wohnneubaustandorten und Entwicklungsgebieten sichergestellt werden. Andererseits sollen wichtige Buslinien, die infolge kontinuierlicher Nachfragesteigerungen in der wachsenden Stadt an ihre Kapazitätsgrenze gelangen, auf Straßenbahnbetrieb umgestellt werden.

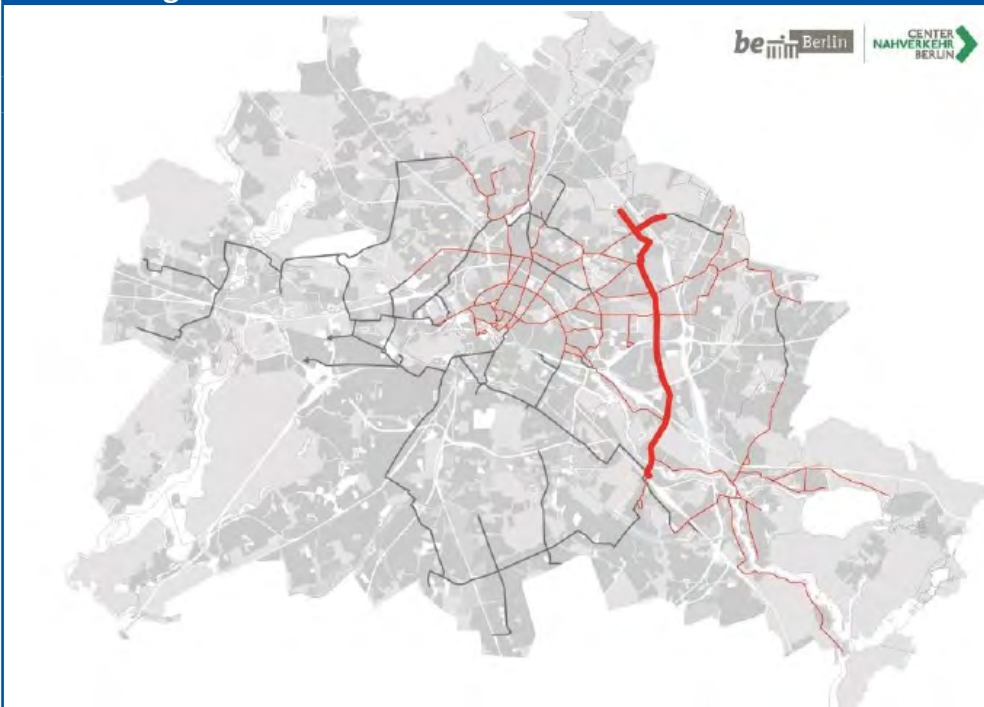
Für Angebotsverdichtungen und die Bedienung der zusätzlichen Strecken wird die Beschaffung von weiteren Straßenbahnfahrzeugen notwendig. Ferner sind weitere Abstellkapazitäten für diese zusätzlichen Fahrzeuge zu schaffen.



Ersatzinvestitionen				
Strecken	Kosten	Priorität	Realisierung	Anmerkung
Grundinstandsetzung Straßenbahn	405 Mio. €	vordringlich	2020–2035	vgl. Steckbrief
Nord-Süd-Tangente	50 Mio. €	vordringlich	2020–2025	vgl. Steckbrief
Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes				
Barrierefreier Ausbau	85 Mio. €	vordringlich	2020–2035	vgl. Steckbrief
Betriebshof Adlershof	115 Mio. €	vordringlich	2020–2025	vgl. Steckbrief
Betriebshof Blankenburger Süden	240 Mio. €	vordringlich	2026–2030	vgl. Steckbrief
Betriebshof UTR (Urban Tech Republic) auf dem ehemaligen Flughafen Tegel	240 Mio. €	vordringlich	2026–2030	vgl. Steckbrief
Netzqualifizierung Straßenbahn	45 Mio. €	dringlich	2020–2035	vgl. Steckbrief
Neubauinvestitionen				
Strecken	Kosten	Priorität	geplante Realisierung	Anmerkung
Hauptbahnhof – Turmstraße	30 Mio. €	vordringlich	2021	vgl. Steckbrief
Ostkreuz	30 Mio. €	vordringlich	2021	vgl. Steckbrief
Adlershof II	30 Mio. €	vordringlich	2021	vgl. Steckbrief
Straßenbahnausbau Mahlsdorf	20 Mio. €	vordringlich	2025	vgl. Steckbrief
Alexanderplatz – Potsdamer Platz/Kulturforum	65 Mio. €	vordringlich	2026/27	vgl. Steckbrief
Warschauer Straße – Hermannplatz	55 Mio. €	vordringlich	2026/27	vgl. Steckbrief
Blankenburger Süden	60 Mio. €	vordringlich	2026	vgl. Steckbrief
Weißensee – Heinersdorf – Pankow	60 Mio. €	vordringlich	2026	vgl. Steckbrief
Strecken	Kosten	Priorität	geplante Inbetriebnahme	Anmerkung
Turmstraße – Jungfernheide	50 Mio. €	vordringlich	2024	vgl. Steckbrief
Paulsternstraße – Gartenfeld – Rathaus Spandau	120 Mio. €	vordringlich	2029	vgl. Steckbrief
Rathaus Spandau – Heerstraße Nord	70 Mio. €	vordringlich	2029	vgl. Steckbrief unter Kap. II.3
Potsdamer Platz – Rathaus Steglitz	135 Mio. €	vordringlich	2030	vgl. Steckbrief
Jungfernheide – UTR – Schumacher Quartier	90 Mio.	vordringlich	2025	vgl. Steckbrief unter Kap. II.3
Potsdamer Platz – Schöneweide	175 Mio. €	vordringlich	2035	vgl. Steckbrief
Rathaus Spandau – Falkenhagener Feld	65 Mio. €	vordringlich	2035	vgl. Steckbrief
Spittelmarkt – Hallesches Tor – Mehringdamm	40 Mio. €	dringlich	2030	vgl. Steckbrief
Warschauer Straße – Ostbahnhof	20 Mio. €	dringlich	2030	vgl. Steckbrief
Pankow – Wollankstraße – Turmstraße	100 Mio. €	dringlich	2031	vgl. Steckbrief unter Kap. II.3
Heidestraße	30 Mio. €	dringlich	2035	vgl. Steckbrief
Johannisthal – Johannisthaler Chaussee	50 Mio. €	dringlich	2028	vgl. Steckbrief
Potsdamer Platz – Zoologischer Garten/Hertzallee	65 Mio. €		2030	vgl. Steckbrief
Marienfelde – Lankwitz – Rathaus Steglitz	130 Mio. €		offen	vgl. Kap.II.3
Virchow-Klinikum – Beusselstraße – Zoologischer Garten	80 Mio. €	weiterer Bedarf	2035	
Mahlsdorf – Riesaer Straße	40 Mio. €	weiterer Bedarf	2035	
Luisenplatz – Mierendorffplatz	15 Mio. €	weiterer Bedarf	2030	
Kurt-Schumacher-Platz – Wittenau – Rosenthal	100 Mio. €	weiterer Bedarf		
Johannisthaler Chaussee – Buckower Chaussee – Marienfelde Stadtrandsiedlung	170 Mio. €	weiterer Bedarf		
Alt-Mariendorf – Lichtenrade	80 Mio. €	weiterer Bedarf		
Hermannstraße – Buckow Süd	100 Mio. €	weiterer Bedarf		
Prenzlauer Promenade – Pasewalker Straße („Bypass Pankow“)	40 Mio. €	weiterer Bedarf		
Zoologischer Garten – Westend	75 Mio. €	weiterer Bedarf		
Zoologischer Garten – Theodor-Heuss-Platz	75 Mio. €	weiterer Bedarf		
Prenzlauer Allee/Ostseestraße – Michelangelostraße – Weißen-seer Weg/Hohenschönhauser Straße	50 Mio. €	weiterer Bedarf		
Wuhletalstraße – Falkenberg	50 Mio. €	weiterer Bedarf		
Fahrzeugbeschaffung				
Strecken	Kosten	Priorität	Realisierung	Anmerkung
Ersatz- und Erweiterungsbeschaffung von Straßenbahnen	1,2 Mrd. €	vordringlich	2020–2035	vgl. Steckbrief

II.1.1 Ersatzinvestitionen im Straßenbahnnetz

Grundinstandsetzung Straßenbahn			
	Realisierung	2020–2035	
	Priorität	vordringlich	
	Kosten	405 Mio. €	
Hintergrund:			
<ul style="list-style-type: none"> ■ Die technische Lebensdauer von Straßenbahn-Anlagen beträgt im Mittel etwa 25 Jahre. In Anbetracht des Netzumfanges ist daher eine kontinuierliche Modernisierung der Anlagen an unterschiedlichen Punkten im Netz notwendig. ■ Nach Ablauf der technischen Nutzungsdauer sind die vorhandenen Gleis- und Fahrleitungsanlagen alters- und witterungsbedingt bis zu den zulässigen Grenzmaßen verschlissen. ■ Infolge des übermäßigen Verschleißes steigt das Risiko von schadensbedingten, dauerhaften Langsamfahrstellen oder Sperrungen (zum Beispiel Schienenbrüche). ■ Die Betriebssicherheit der Anlagen ist gefährdet, gesetzliche Vorschriften können nicht eingehalten werden. 			
Begründung:			
<ul style="list-style-type: none"> ■ In Anbetracht der steigenden Fahrgastzahlen im Straßenbahnnetz ist es von hoher Bedeutung, dass das Verkehrsangebot in der bestellten Qualität erbracht werden kann. ■ Eine uneingeschränkt hohe Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur muss für eine störungsfreie und zuverlässige Betriebsdurchführung gewährleistet werden. ■ Infolge der Installation langlebig und instandhaltungsarmer Anlagen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik ist eine Minimierung von Betriebs- und Instandhaltungskosten zu erwarten. ■ Die Umsetzung und Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften muss sichergestellt werden. 			

Nor-Süd-Tagente

Realisierung	2020–2025
Priorität	vordringlich
Kosten	50 Mio. €

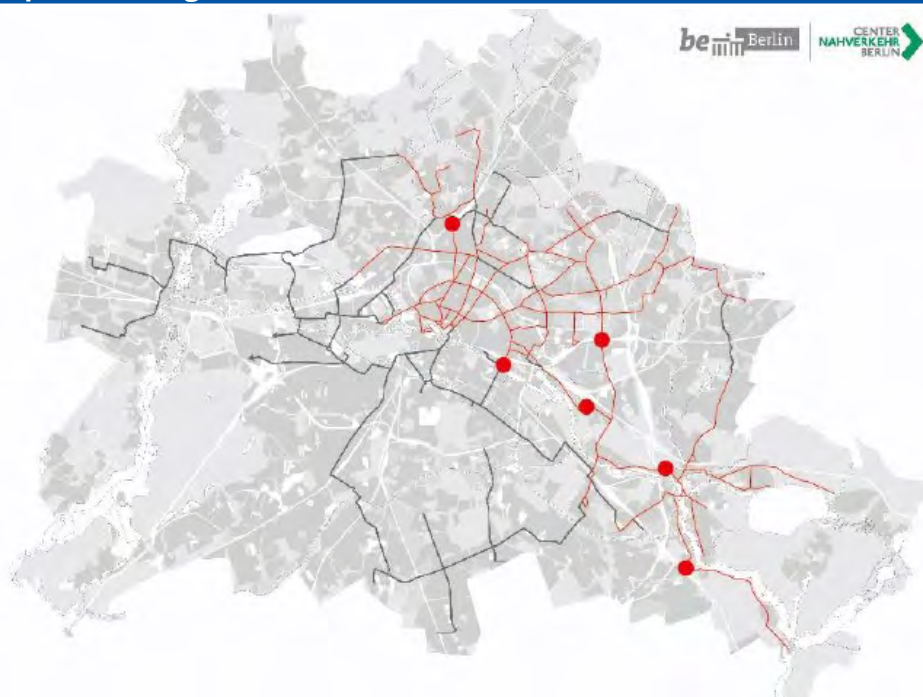
Hintergrund:

- Die gesamte sogenannte Nord-Süd-Tangente soll – soweit noch nicht geschehen – erneuert und modernisiert werden.
- Neben der Erneuerung der Straßenbahnanlagen, wie Gleise, Weichenanlagen, Haltestellen, Fahrleitung und Gleichrichterwerke werden auch Modernisierungsinvestitionen von Brücken und Straßen in der Verantwortung des Landes Berlins durchgeführt.
- Die Maßnahme befindet sich seit 2005 in der sukzessiven Umsetzung. Der Abschluss aller Maßnahmen ist bis 2025 geplant.
- Die Gesamtmaßnahme wird aus dem GVFG-Bundesprogramm finanziert.

Begründung:

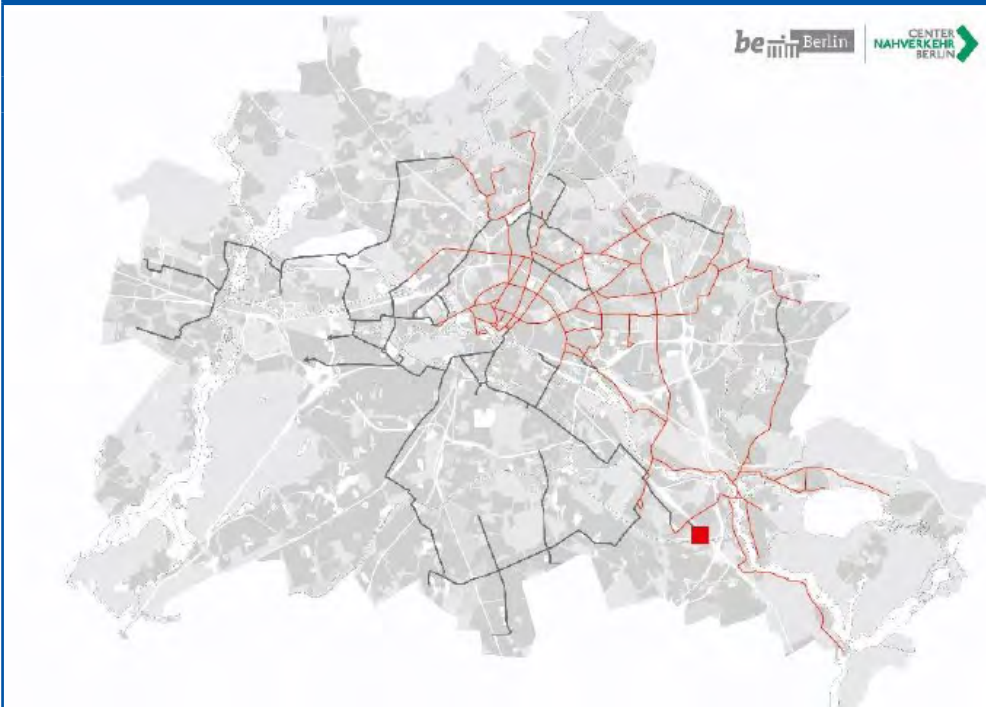
- Mit der Grunderneuerung der Straßenbahn wird eine grundlegende Neuordnung der bestehenden Anlagen zur Attraktivitätssteigerung des Angebots auf dieser Relation erreicht. Das betrifft die:
 - weitgehende Entflechtung vom Individualverkehr;
 - Herstellung eines besonderen Bahnkörpers in 3 Abschnitten (Am Tierpark, Treskowallee im Bereich Waldowallee und Treskowallee am S-Bahnhof Karlshorst);
 - Verkürzung der Umsteigewege (S-Bahnhof Friedrichsfelde, U-Bahnhof Tierpark und S-Bahnhof Schöneweide);
 - Begradigung der Trassierung.
- Durch die konzentrierte Umsetzung aller Maßnahmen ergeben sich kürzere Reisezeiten und kürzere Umsteigewege an den Verknüpfungspunkten.
- Durch den Einbau lärm- und körperschallreduzierter Gleise lassen sich entsprechende Emissionen reduzieren.
- Durch die Erneuerung der Anlagen in langlebiger, instandhaltungsarmer Bauweise wird der Instandhaltungsbedarf innerhalb der nächsten 10 Jahre sehr stark reduziert sein.

II.1.2 Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes

Netzqualifizierung Straßenbahn		Realisierung	2020–2035
		Priorität	dringlich
		Kosten	45 Mio. €
		<p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Bei der Straßenbahn können Linien oder Fahrten grundsätzlich nur dort enden oder beginnen, wo mittels Gleisschleifen, Gleisdreiecken oder Kehrgleisen eine Wendemöglichkeit für die Fahrzeuge besteht. ■ Aus der unterschiedlich ausgeprägten Dynamik der Verkehrsentwicklung und aus der Stadtentwicklung heraus besteht die Notwendigkeit, durch eine örtliche Anpassung der Infrastruktur im Einzelfall eine effizientere Betriebsführung bei anforderungsgerechter Gestaltung des Platzangebots umzusetzen. ■ Zudem besteht infolge der vermehrten Beschaffung von Straßenbahn-Zweirichtungsfahrzeugen ein hohes Potenzial, den Betrieb mit Anpassung der Infrastruktur flexibler und störungsresistenter zu gestalten. <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Der AT plant auf bestimmten Streckenabschnitten Angebotsmaßnahmen. Mit der Inbetriebnahme von Kehrmöglichkeiten können diese zielgerichtet und nachfragegerecht erbracht werden. Ein effizienter Einsatz der Bestellerentgelte wird auf diese Weise gewährleistet. ■ In den vergangenen Jahren haben zu Lasten der Fahrgäste gehende Betriebseinschränkungen infolge von Havarien und unterschiedlichen Großveranstaltungen insbesondere in der Innenstadt stark zugenommen. Mit dem Einbau von Gleiswechsellern an strategisch bedeutenden Punkten im Netz lassen sich Fahrtausfälle beziehungsweise notwendige Ersatzverkehre (SEV) minimieren. ■ Durch die Erweiterung beziehungsweise den Neubau von Gleichrichterwerken an den entsprechenden Streckenabschnitten sollen zudem die Stromversorgung für die geplanten Mehrleistungen im Straßenbahnbetrieb sichergestellt und Redundanzen bei Betriebsstörungen gewährleistet werden. 	

Barrierefreier Ausbau Straßenbahn	
	Realisierung 2020–2035
	Priorität vordringlich
	Kosten 85 Mio. €
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ In Berlin leben knapp 350.000 Menschen mit einem Behinderungsgrad von über 50 Prozent (Stand 31. Dezember 2015). Für diese und alle anderen Menschen, die dauerhaft oder vorübergehend durch körperliche, geistige oder sensorische Behinderungen in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, ist ein im Vergleich mit nicht eingeschränkten Fahrgästen gleichwertig nutzbarer, barrierefreier ÖPNV von erheblicher Bedeutung. ■ In Deutschland ist seit 2009 das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-Behindertenrechtskonvention) verbindlich, wonach Menschen mit Behinderung entsprechend dem Inklusionsprinzip eine gleichberechtigte Teilhabe in allen Bereichen des täglichen Lebens ermöglicht werden muss. ■ In Umsetzung dieser Vorgaben hat entsprechend dem seit 2013 gültigen Personenbeförderungsgesetz (PBefG) der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 zu berücksichtigen. ■ Das Berliner Landesgleichberechtigungsgesetz (LGBG) und das Berliner Mobilitätsgesetz fordern ebenfalls die besondere Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderung in der Nahverkehrsplanung. Sie setzen damit die Vorgabe von Artikel 11 der Berliner Verfassung um, der das Land verpflichtet, für gleichwertige Lebensbedingungen von Menschen mit und ohne Behinderung zu sorgen. 	
Begründung:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Gemäß Inklusionsprinzip sind alle Einrichtungen und Verkehrsmittel so zu gestalten, dass sie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen die persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit und grundsätzlich ohne fremde Hilfe ermöglichen. ■ Bahnsteig- und Bordhöhen an den Haltestellen sind auf die Höhe des Fahrzeugbodens auszurichten, um einen möglichst niveau- und spaltfreien Ein- und Ausstieg in die Straßenbahnen zu gewährleisten. Ziel ist als Regellösung der Verzicht auf personalbediente Rampen. Zudem sind an den Haltestellen ausreichend große Aufenthalts- und Rangierflächen für Mobilitätshilfen zu berücksichtigen. Für Menschen mit visuellen Einschränkungen sind durchgängige Leitsysteme durch kontrastreiche und taktile Markierungen auf dem Boden vorzusehen. ■ Ein barrierefreier Nahverkehr bietet zudem allen Fahrgästen bessere Nutzungsmöglichkeiten und Komfort. Ein erleichterter Ein- und Ausstieg verkürzt etwa die Aufenthaltszeit der Fahrzeuge an der Haltestelle und kann so Reisezeiten reduzieren und den ÖPNV insgesamt beschleunigen. 	

Neubau Betriebshof Adlershof



Realisierung	2020–2025
Priorität	vordringlich
Kosten	115 Mio. €

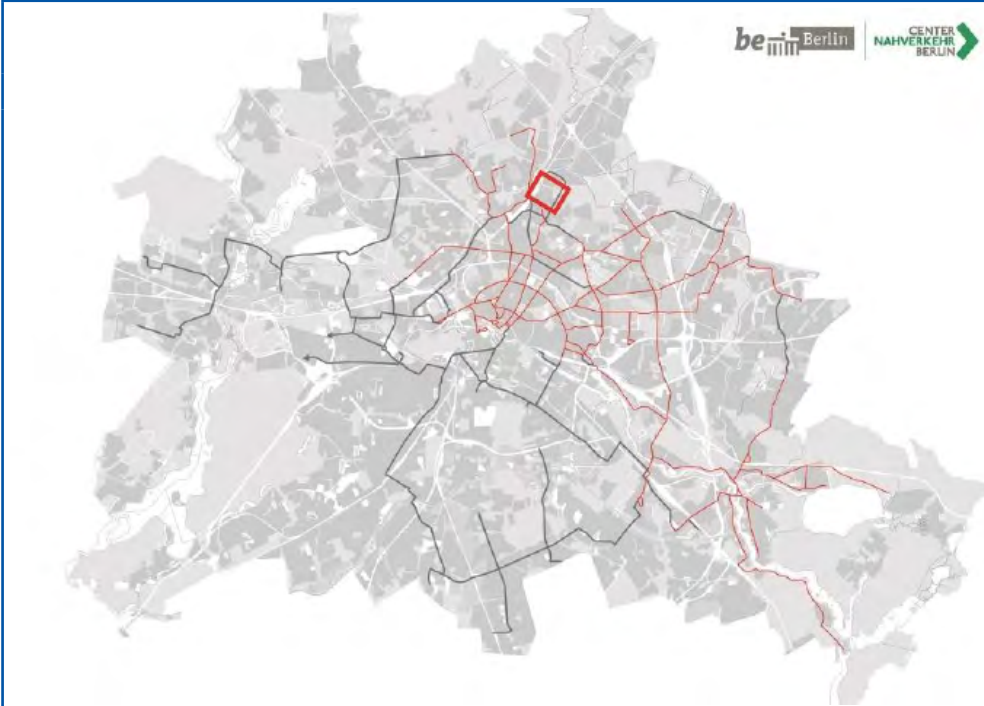
Hintergrund:

- Infolge des Nachfragewachstums werden Taktverdichtungen und Kapazitätserhöhungen auf den bestehenden Straßenbahnlinien vorgesehen. Zudem wird das Straßenbahnnetz mit neuen Strecken erweitert.
- Um das zusätzliche Leistungsvolumen erbringen zu können, müssen zusätzliche und längere Fahrzeuge beschafft werden.
- Mit dem dauerhaften Anstieg der Fahrzeugflotte sind entsprechende Abstell- und Werkstattkapazitäten für die Behandlung und Instandhaltung der Fahrzeuge vorzusehen.

Begründung:

- Infolge von Angebotsausweitungen und der perspektivischen Erweiterung des Straßenbahnnetzes im Südosten ist ein leistungsfähiger Betriebshof im Südosten der Stadt dringend erforderlich.
- Der bestehende Betriebshof Köpenick an der Wendenschloßstraße entspricht nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik.
- Die bestehende Infrastruktur ist nicht für die Behandlung und Instandhaltung von Flexity-Fahrzeugen tauglich.
- Eine entsprechende Modernisierung des Betriebshofes ist aus denkmalschutzrechtlichen Gründen nicht möglich.
- Zuführungsfahrten von den Betriebshöfen in Lichtenberg und Marzahn in das süd-östliche Straßenbahnnetz sind kapazitativ, betrieblich und wirtschaftlich nicht darstellbar.

Neubau Betriebshof Blankenburger Süden



Realisierung	2026–2030
Priorität	vordringlich
Kosten	240 Mio. €

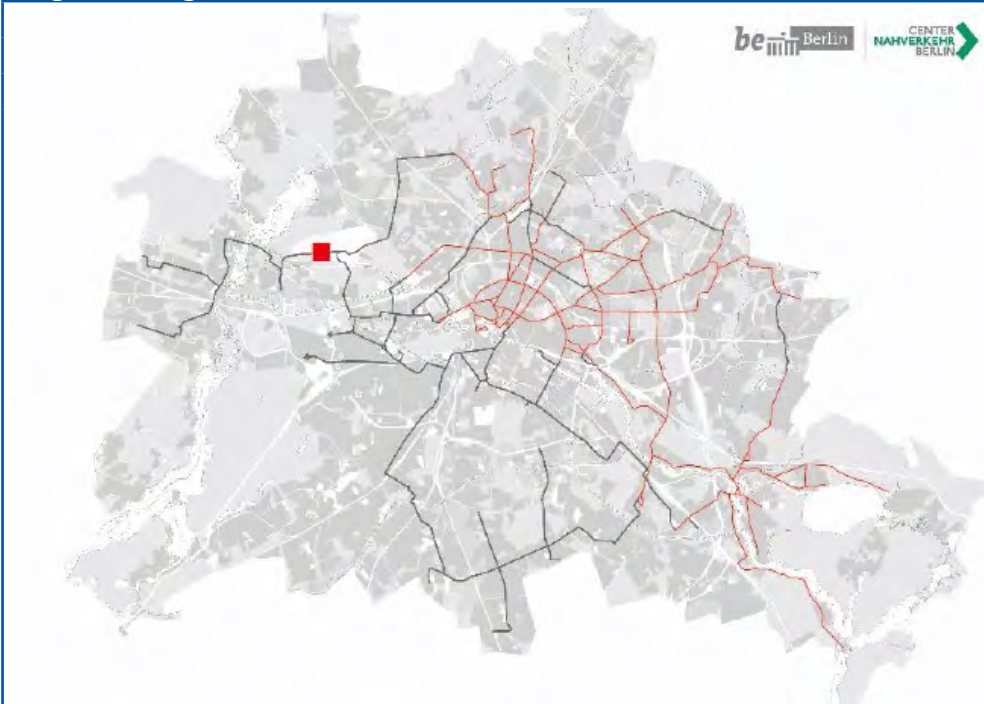
Hintergrund:

- Infolge des Nachfragewachstums werden Taktverdichtungen und Kapazitätserhöhungen auf den bestehenden Straßenbahnlinien vorgesehen. Zudem wird das Straßenbahnnetz mit neuen Strecken erweitert.
- Um das zusätzliche Leistungsvolumen in der wachsenden Stadt erbringen zu können, müssen zusätzliche und längere Fahrzeuge beschafft werden.
- Mit dem dauerhaften Anstieg der Fahrzeugflotte sind entsprechende Abstell- und Werkstattkapazitäten für die Behandlung und Instandhaltung vorzusehen.

Begründung:

- Die Kapazitäten der Bestands-Betriebshöfe sind voll ausgeschöpft. Die Behandlung und Instandhaltung von zusätzlichen und/oder längeren Straßenbahnen (zum Beispiel für die M4 mit circa 55 Meter Länge) ist derzeit nicht möglich.
- Infolge von Angebotsausweitungen in der wachsenden Stadt und der perspektivischen Erweiterung des Straßenbahnnetzes im Pankower Raum ist ein zusätzlicher Betriebshof mit einer Kapazität von circa 50 bis 90 Fahrzeugen in Norden der Stadt dringend erforderlich.
- Der Betriebshof muss für die Instandhaltung und Behandlung von Fahrzeugen mit 55 Meter Länge konzipiert werden und dicht am Bedienungsgebiet der M4 liegen.
- Der Standort im Blankenburger Süden würde einen flexibleren Betrieb des Pankower Netzes mit kurzen Zuführungsfahrten ermöglichen. Derzeit wird das Pankower Netz von den Betriebshöfen Weißensee und Lichtenberg mit langen, unwirtschaftlichen Zuführungsfahrten bedient.
- Klarheit, ob dieser Standort realisiert werden kann, gibt es jedoch erst Ende 2018/Anfang 2019, wenn die Festsetzung eines städtebaulichen Entwicklungsgebietes von Senat und Abgeordnetenhaus beschlossen werden sollte.
- Die endgültige Konfiguration und damit Kapazität des Hofes steht zudem erst nach der städtebaulichen Planung fest.

Neubau Betriebshof UTR (Urban Tech Republic) am ehemaligen Flughafen Tegel



Realisierung	2026–2030
Priorität	vordringlich
Kosten	240 Mio. €

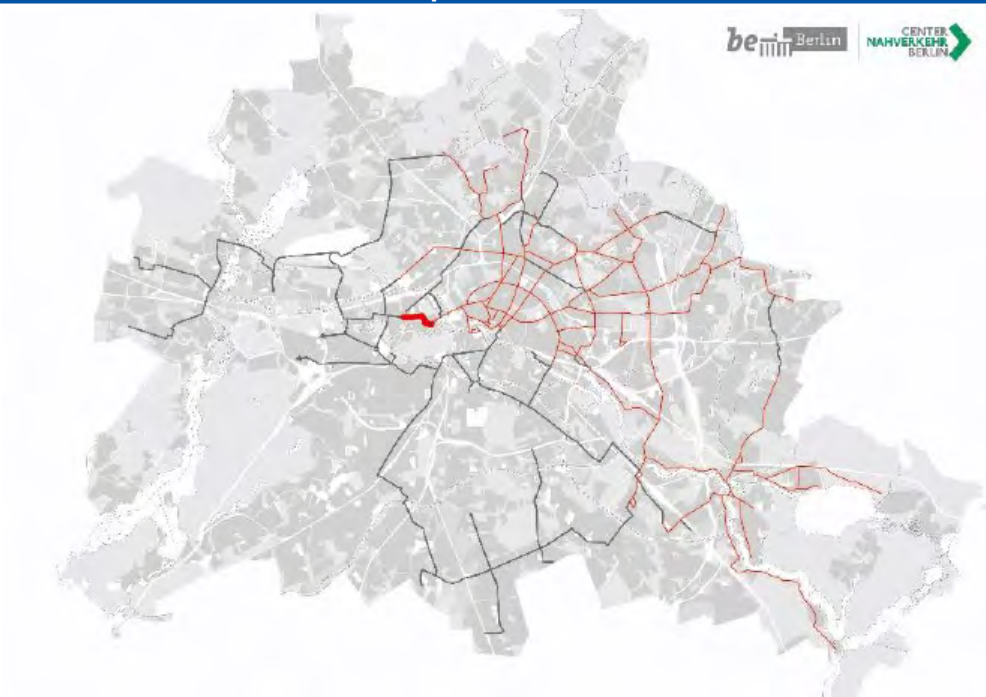
Hintergrund:

- Infolge des Nachfragewachstums werden Taktverdichtungen und Kapazitätserhöhungen auf den bestehenden Straßenbahnlinien vorgesehen.
- Zudem werden bestehende Strecken verlängert und der Aufbau eines Straßenbahnnetzes im Bezirk Spandau realisiert.
- Um das zusätzliche Leistungsvolumen erbringen zu können, müssen zusätzliche und längere Fahrzeuge beschafft werden.
- Mit dem dauerhaften Anstieg der Fahrzeugflotte sind entsprechende Abstell- und Werkstattkapazitäten für die Behandlung und Instandhaltung der Fahrzeuge nötig.

Begründung:

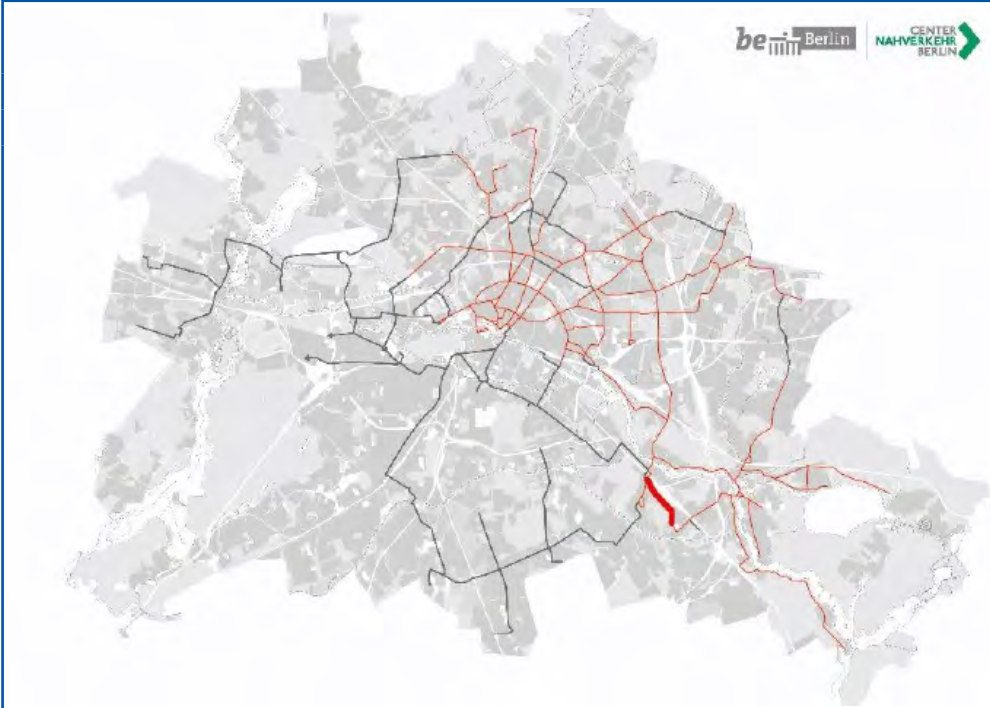
- Die Kapazitäten der bestehenden Betriebshöfe sind voll ausgeschöpft. Die Behandlung und Instandhaltung von zusätzlichen und/oder längeren Straßenbahnen ist nicht möglich.
- Die Erweiterung des Straßenbahn-Streckennetzes Richtung Westen sowie die hierfür zusätzlich notwendigen Fahrzeuge erweitern das räumliche Bedienungsgebiet der Straßenbahn und vergrößern den Fahrzeugpark über die sich bereits aus den Mehrleistungen ergebenden Steigerungen hinaus.
- Zuführungsfahrten von den bestehenden Betriebshöfen im Osten der Stadt in das westliche Straßenbahnnetz sind kapazitativ, betrieblich und wirtschaftlich nicht darstellbar.
- Aufgrund des Lagevorteils im Norden der Stadt mit zentraler Positionierung zwischen dem geplanten Spandauer Straßenbahnnetz und den restlichen Strecken sowie aufgrund der konfliktfrei verfügbaren landeseigenen Flächen soll die Ansiedlung des neuen Betriebshofs auf einer Teilfläche des Gebiets Berlin TXL vorgenommen werden.
- Für den Betriebshof UTR sind Abstellkapazitäten für bis zu 100 Fahrzeuge geplant.

II.1.3 Neubaustrecken Straßenbahn

Straßenbahnneubaustrecke Hauptbahnhof – Turmstraße		M10	
		Realisierung	2021
		Priorität	vordringlich
		Kosten	30 Mio. €
		Länge	2,0 km
<p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Infolge kontinuierlicher Nachfragesteigerungen in der wachsenden Stadt erreichen wichtige Buslinien trotz dichter Takte und dem Einsatz von Gelenk- und Doppeldeckerbussen ihre Kapazitätsgrenze. Das Nachfragewachstum kann im Busverkehr nicht mehr adäquat bedient werden. ■ Die Relation zwischen Hauptbahnhof und dem U-Bahnhof Turmstraße wird derzeit mit den Buslinien 245 und TXL in einem dichten Takt bedient. ■ Unabhängig von ihrer Zubringerfunktion zum Flughafen Tegel zeichnet sich insbesondere die Linie TXL durch eine hohe Binnennachfrage auf dieser Relation aus. ■ Obwohl auf den betreffenden Linien derzeit Busse mit der derzeit größtmöglichen Kapazität eingesetzt werden, treten regelmäßig Überfüllungsmeldungen auf. ■ Infolge der unbefriedigenden Angebotsqualität wird das Nutzerpotenzial auf der Relation nicht vollständig abgeschöpft. ■ Straßenbahnsysteme erreichen gegenüber Bussystemen deutlich höhere Leistungsfähigkeiten. Sie sind daher prädestiniert, die Kapazitätsprobleme auf den nachfragestarken Busachsen zu beheben. ■ Durch größtenteils unabhängige Fahrwege zeichnen sich Straßenbahnen mit einer hohen Angebotsqualität aus. <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mit der Umstellung auf Straßenbahnbetrieb wird die Betriebsstabilität und Angebotsqualität durch besondere Gleiskörper und längere Fahrzeuge erhöht. ■ Um dies zu erreichen, wird auch am U-Bahnhof Warschauer Straße ein zusätzliches Wendegleis für die dort endenden Fahrten notwendig (vergleiche NVP, Kapitel IV.1.5.4). ■ Infolge der direkten Verbindung und Reisezeitverkürzung zwischen Moabit und Mitte, Prenzlauer Berg, Friedrichshain ergibt sich ein zusätzliches Nutzerpotenzial. ■ Die Verlängerung der Straßenbahn zum U-Bahnhof Turmstraße bildet die Voraussetzung zum weiteren Straßenbahnausbau in Richtung Jungfernheide. 			

Straßenbahnneubaustrecke Adlershof II

M17



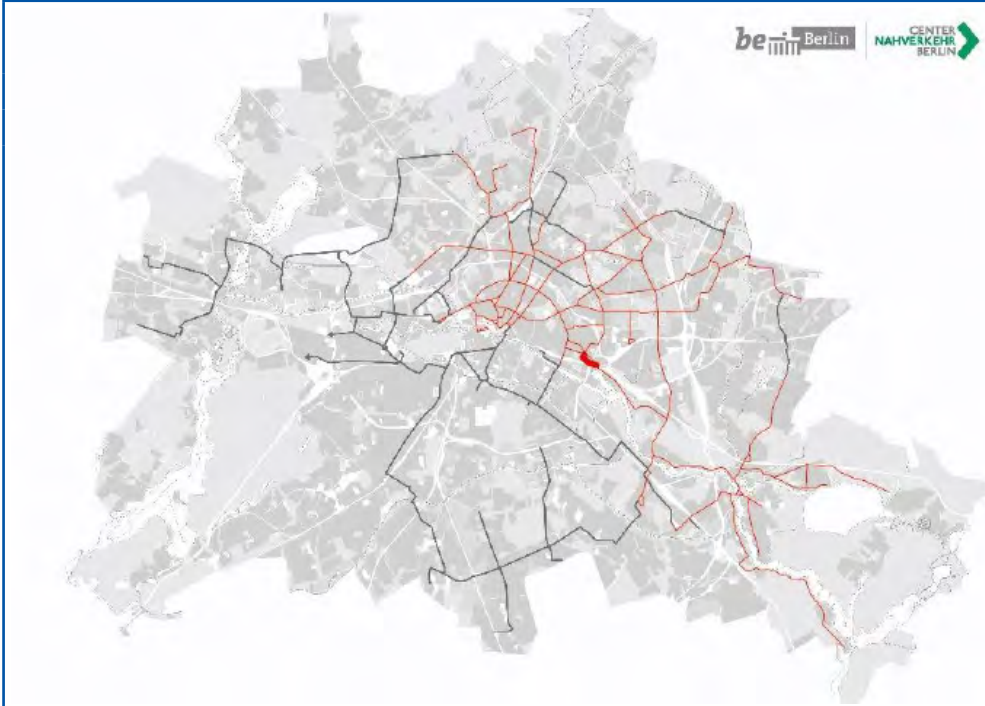
Realisierung	2021
Priorität	vordringlich
Kosten	30 Mio. €
Länge	2,5 km

Hintergrund:

- Zur Erreichung der Modal-Split-Ziele des Landes Berlin ist der ÖPNV bedarfsgerecht auszubauen.
- Eine besondere Bedeutung hat dabei die leistungsfähige Anbindung von neuen Wohnungs- und Arbeitsplatzstandorten.
- Die Wissenschaftsstadt (Wista) Adlershof wird weiter verdichtet und ausgebaut.
- 20.000 Arbeitsplätze und Wohnungen für 3.500 Personen sollen künftig in dem Gebiet geschaffen werden.
- Die Straßenbahn stellt ein leistungsfähiges und attraktives Verkehrsmittel dar.

Begründung:

- Mit der Verlängerung der Straßenbahn von der Karl-Ziegler-Straße zum S-Bahnhof Schöneweide wird eine leistungsfähige Erschließung der Neubaugebiete sichergestellt.
- Neben der direkten Anbindung des Regional- und S-Bahnhofs Schöneweide ergeben sich zudem umsteigefreie Verbindungen in Richtung Karlshorst und Hohenschönhausen.
- Durch den Straßenbahnausbau wird zudem ein attraktiveres Angebot für Binnenverkehre in der Wista ermöglicht.

Straßenbahnneubaustrecke Ostkreuz**21/22**

Realisierung	2021
Priorität	vordringlich
Kosten	30 Mio. €
Länge	1,8 km

Hintergrund:

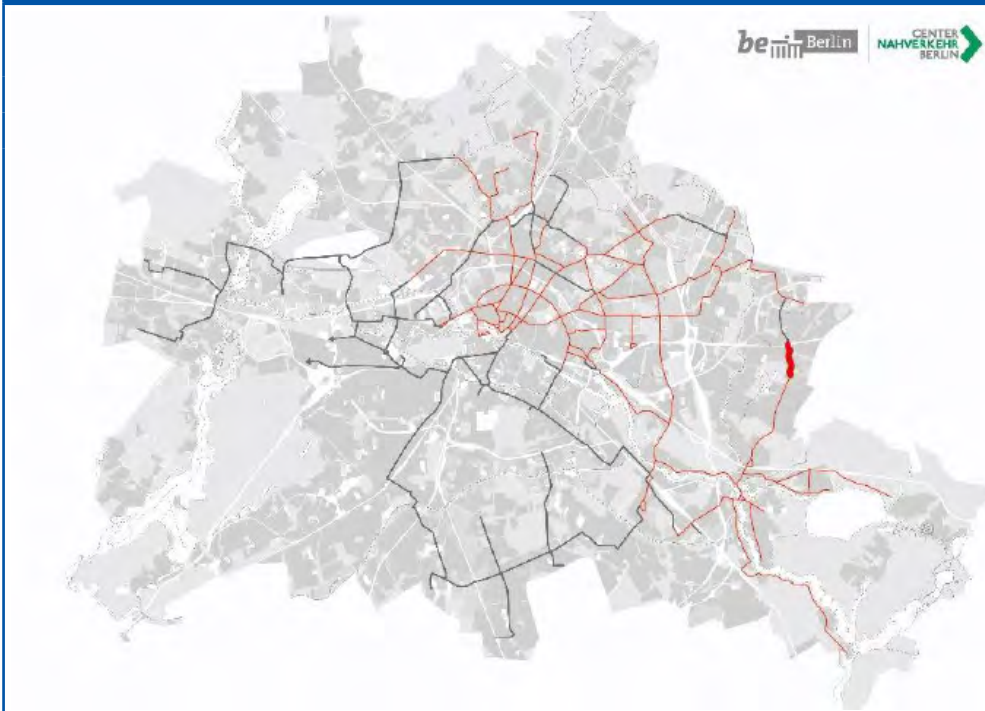
- Zur Erreichung der Modal-Split-Ziele des Landes sind die Verkehrsmittel des ÖPNV optimal miteinander zu vernetzen. Insbesondere an den Verknüpfungspunkten sind attraktive und kurze Umsteigewege zu ermöglichen.
- Der Bahnhof Ostkreuz ist der nachfragestärkste Umsteigebahnhof im Berliner Regionalverkehrs- und S-Bahnnetz.
- Der Vor- und Nachlauf zur Erschließung der umliegenden Wohngebiete muss durch die lokalen Bus- und Straßenbahnlinien gewährleistet werden.
- Durch die Straßenbahn werden insbesondere die Neubaugebiete an der Rummelsburger Bucht und Karlshorst West erschlossen.

Begründung:

- Die bestehende Streckenführung der Straßenbahn führt mehr als 300 Meter entfernt am Bahnhof Ostkreuz vorbei.
- Um die Umsteigewege zur Regional- und S-Bahn zu verkürzen, wird die Straßenbahn unmittelbar an den Bahnhof Ostkreuz herangeführt.
- Damit ergeben sich aus Friedrichshain und den Neubaugebieten an der Rummelsburger Bucht und in Karlshorst West deutlich attraktivere und kürzere Verbindungen zum Bahnhof Ostkreuz.
- Durch die Reisezeitverkürzung und geplante Verdichtung des Straßenbahnangebots auf einen 10-Minuten-Takt wird ein hohes zusätzliches Nachfragepotenzial gehoben.

Straßenbahnausbau Mahlsdorf

62/63



Realisierung	2025
Priorität	vordringlich
Kosten	20 Mio. €
Länge	1,6 km

Hintergrund:

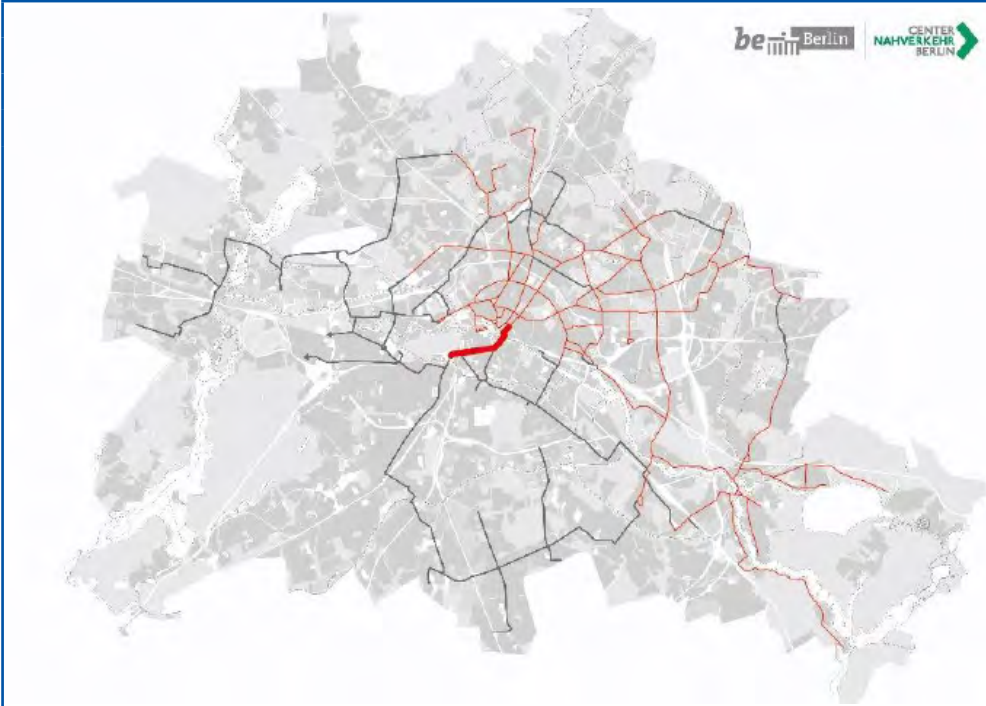
- Zur Erreichung der Modal-Split-Ziele des Landes sind die Verkehrsmittel des ÖPNV optimal miteinander zu vernetzen. Insbesondere an den Verknüpfungspunkten sind attraktive und kurze Umsteigewege zu ermöglichen.
- Die Strecke ist auf dem Abschnitt S-Bahnhof Mahlsdorf bis Mahlsdorf Süd nur eingleisig.
- Eingleisige Streckenabschnitte stellen mit Blick auf die Angebotsqualität und Betriebsstabilität Engpässe für einen bedarfsgerechten ÖPNV dar.

Begründung:

- Zwischen dem Regional- und S-Bahnhof Mahlsdorf und Rahnsdorfer Straße ist aufgrund der eingleisigen Streckenführung derzeit nur ein 20-Minuten-Takt verlässlich möglich.
- Für eine infolge des Nachfragewachstums notwendige Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt durch Linienüberlagerung der 62 und 63 ist ein zweigleisiger Ausbau dieses Abschnittes notwendig.
- In diesem Zusammenhang soll auch die Endhaltestelle am Regional- und S-Bahnhof Mahlsdorf unmittelbar unter die Eisenbahnüberführung verlegt werden. Damit wird eine deutliche Verkürzung des Umsteigeweges zwischen Straßenbahn und Regional- beziehungsweise S-Bahn ermöglicht.
- Im Zusammenspiel der Maßnahmen ist ein weiterer Nachfragezuwachs auf der betreffenden Relation zu erwarten.

**Straßenbahnneubaustrecke Alexanderplatz – Potsdamer Platz/
Kulturforum**

M48



Realisierung	2026/27
Priorität	vordringlich
Kosten	65 Mio. €
Länge	4,1 km

Hintergrund:

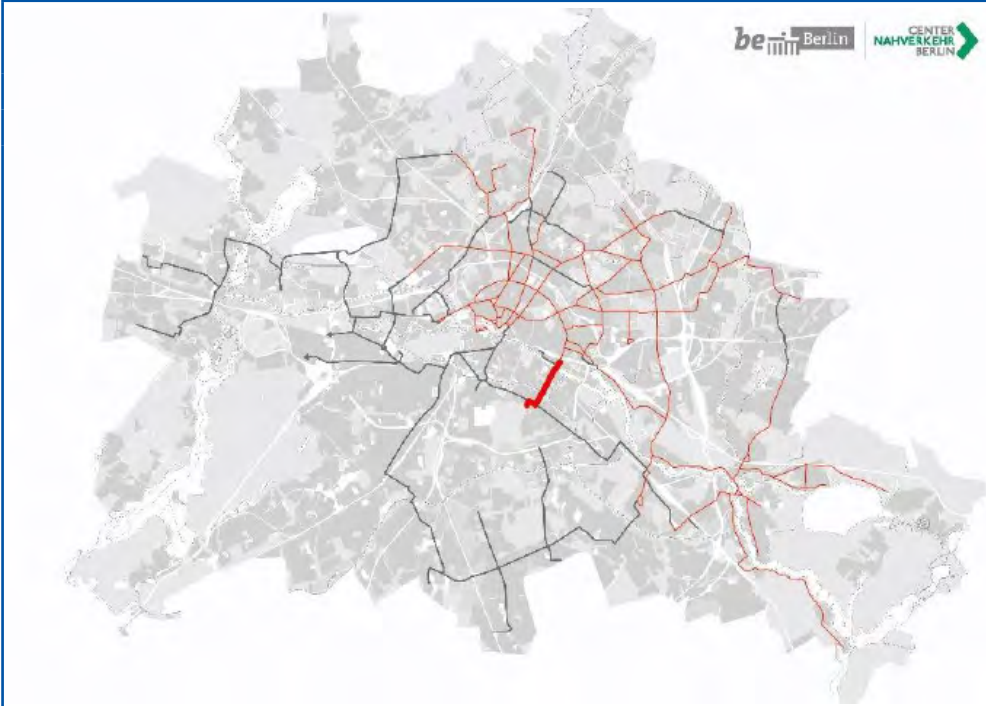
- Auf der Achse Spittelmarkt, Friedrichstraße, Leipziger Platz und Potsdamer Platz besteht eine hohe Dichte an Arbeitsplatzstandorten und Freizeiteinrichtungen.
- Die Achse wird derzeit mit der U2 sowie mit den Buslinien 200 und M48 auf verschiedenen Linienwegen bedient. Infolge kontinuierlicher Nachfragesteigerungen in der wachsenden Stadt erreichen die Linien trotz dichter Takte und dem Einsatz von langen Zügen beziehungsweise großen Fahrzeugen ihre Kapazitätsgrenze. Das Nachfragewachstum kann nicht mehr adäquat bedient werden.
- Aufgrund der hohen Verkehrsmengen auf der Leipziger Straße ist ein zuverlässiger und leistungsfähiger Busbetrieb auf diesem Abschnitt erheblich erschwert.
- Die NO_x-Grenzwerte an der Leipziger Straße werden regelmäßig überschritten.
- Straßenbahnen erreichen gegenüber Bussystemen deutlich höhere Leistungsfähigkeiten. Sie sind daher prädestiniert, die Kapazitätsprobleme auf nachfragestarken Busachsen zu beheben. Durch größtenteils unabhängige Fahrwege zeichnen sich Straßenbahnen durch eine hohe Angebotsqualität aus.

Begründung:

- Durch die Verlängerung einer der von Alexanderplatz kommenden Linien wird dieses Gebiet umsteigefrei mit den östlichen Berliner Bezirken verbunden und der Bahnhof Alexanderplatz als zentraler Umsteigepunkt deutlich entlastet.
- Im Ergebnis der Reisezeitvorteile und der Reduzierung des Umsteigezwangs ist eine Verlagerung vom MIV auf den Umweltverbund auf dieser Relation zu erwarten. Die Verlagerung von Fahrgastfahrten auf die Straßenbahn ermöglicht zudem eine Entlastung der stark nachgefragten U2 auf dem betreffenden Abschnitt.
- Die Verlagerung von MIV-Fahrten und die Umstellung vom Bus auf die Straßenbahn leisten einen wesentlichen Beitrag zur NO_x-Minderung in diesem Bereich.
- Die Verlängerung der Straßenbahn zum Potsdamer Platz ist eine Voraussetzung für die Erweiterung des Straßenbahnnetzes in Richtung Rathaus Steglitz, Neukölln und Zoologischer Garten.

Straßenbahnneubaustrecke Warschauer Straße – Hermannplatz**M10**

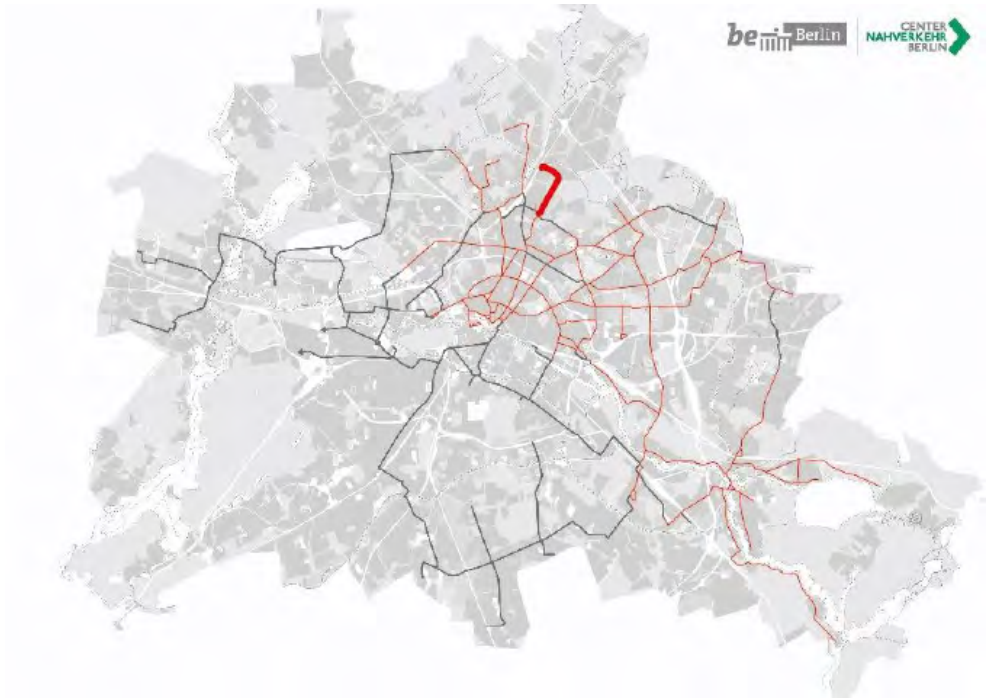
Realisierung	2026/27
Priorität	vordringlich
Kosten	55 Mio. €
Länge	2,8 km

**Hintergrund:**

- Auf der Relation Friedrichshain – Neukölln besteht in Anbetracht der hohen Wohndichte und überregional bedeutenden Kultur- und Freizeiteinrichtungen ein sehr großes Nutzerpotenzial.
- Der Görlitzer Park wirkt als natürliches Hindernis für eine direkte und durchgehende Verbindung. Entsprechend existiert derzeit keine umsteigefreie Verbindung zwischen den Aufkommensschwerpunkten am S- und U-Bahnhof Warschauer Straße und dem Hermannplatz.
- Infolge der sich daraus ergebenden Reisezeiten wird das Nachfragepotenzial auf dieser Relation nicht vollständig ausgeschöpft.

Begründung:

- Mit der vorgesehenen Straßenbahn zwischen Warschauer Straße und Hermannplatz lässt sich durch die geradlinige Streckenführung eine relevante Reisezeitverkürzung zwischen den Ortsteilzentren von Prenzlauer Berg, Friedrichshain, Kreuzberg und Neukölln erzielen.
- Die Straßenbahn zum Hermannplatz ermöglicht zudem eine deutlich attraktivere Erschließung des Kiezes an der Reichenberger Straße und des nördlichen Teils vom Görlitzer Park.
- Damit wird auch die Erreichbarkeit der Stadtbahn am S-Bahnhof Warschauer Straße aus den nahegelegenen Wohngebieten südlich der Oberbaumbrücke verbessert.
- Mit dem Angebot einer leistungsfähigen und attraktiven Straßenbahn in einem bisher schlecht vom ÖPNV erschlossenen Gebiet einerseits und einer Direktverbindung Neukölln Richtung Friedrichshain – Prenzlauer Berg ist ein relevanter Modal-Split-Anstieg zugunsten des ÖPNV auf dieser Relation zu erwarten.

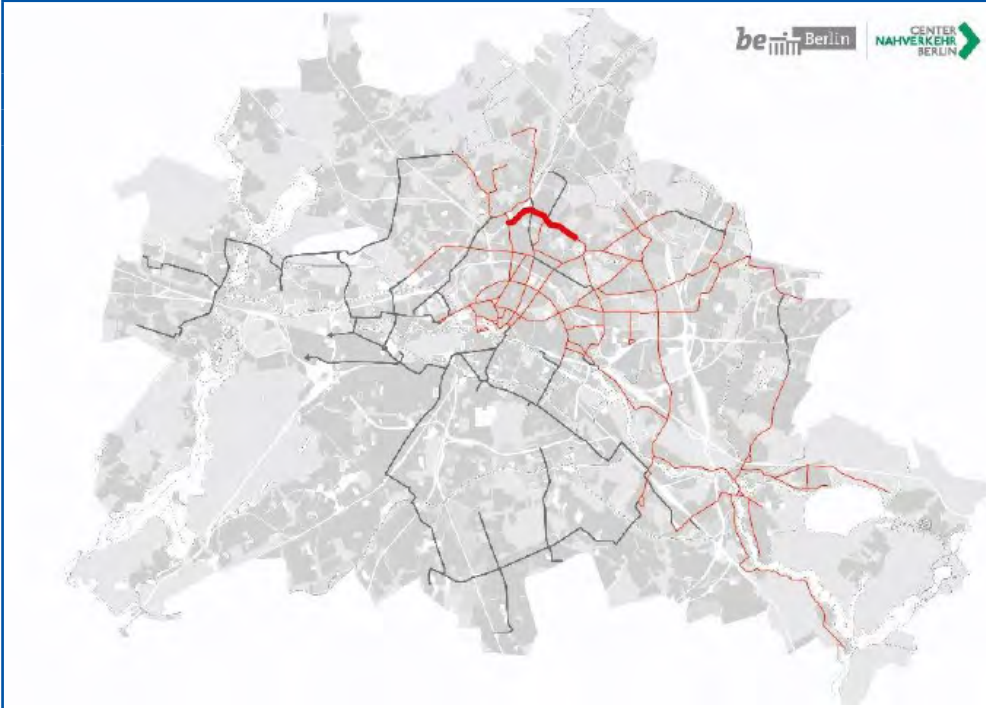
Straßenbahnneubaustrecke Blankenburger Süden		M2	
	Realisierung	2026	
	Priorität	vordringlich	
	Kosten	60 Mio. €	
	Länge	4,1 km	

Hintergrund:

- Zur Erreichung der Modal-Split-Ziele des Landes Berlin ist der ÖPNV bedarfsgerecht auszubauen.
- Eine besondere Bedeutung hat dabei die leistungsfähige Erschließung von neuen Wohnungs- und Arbeitsplatzstandorten.
- Im Entwicklungsgebiet Blankenburger Süden ist der Neubau von 6.000 bis 10.000 Wohneinheiten vorgesehen.
- Die Straßenbahn stellt ein leistungsfähiges und attraktives Verkehrsmittel dar.

Begründung:

- Zur Erschließung des neuen Siedlungsgebietes im Blankenburger Süden ist der Neubau einer Straßenbahn geplant.
- Durch einen Abzweig der bestehenden M2-Strecke in der Romain-Rolland-Straße in Richtung Blankenburg ist eine zentrale und leistungsfähige Erschließung der geplanten Bebauung möglich.
- Die Straßenbahn ermöglicht sowohl eine umsteigefreie Verbindung zum Alexanderplatz als auch einen Anschluss an den S-Bahnhof Blankenburg mit Verbindung zur Friedrichstraße und zum Potsdamer Platz.
- Dabei besteht ein hohes Gestaltungspotenzial für die Straßenbahninfrastruktur aufgrund der frühzeitigen Integration der Straßenbahnplanung in das städtebauliche Entwicklungskonzept.

Straßenbahnneubaustrecke Pankow – Heinersdorf – Weißensee**12**

Realisierung	2026
Priorität	vordringlich
Kosten	60 Mio. €
Länge	3,8 km

Hintergrund:

- Zur Erreichung der Modal-Split-Ziele des Landes Berlin ist der ÖPNV bedarfsgerecht auszubauen.
- Eine besondere Bedeutung hat dabei die leistungsfähige Erschließung von neuen Wohnungs-, Freizeit- und Arbeitsplatzstandorten.
- Entlang der Strecke besteht ein hohes Nutzerpotenzial durch Wohnnutzung sowie eine hohe Gewerbe- und Einzelhandelsdichte.
- Im Bezirk Pankow wurden in den letzten Jahren sehr hohe Bevölkerungszuwächse verzeichnet. Durch die geplante städtebauliche Verdichtung am Pankower Tor mit circa 1.500 neuen Wohneinheiten und der geplanten Errichtung eines neuen Einkaufszentrums am ehemaligen Güterbahnhof ergeben sich dort zusätzliche Nachfragepotenziale.
- Die Straßenbahn stellt ein leistungsfähiges und attraktives Verkehrsmittel dar.

Begründung:

- Mit der Straßenbahnverlängerung entsteht eine leistungsfähige und attraktive tangentielle Direktverbindung zwischen Pankow und Weißensee.
- Insbesondere das Einkaufszentrum am Krieger-Gelände ist von überregionaler Bedeutung. Es ist daher zu erwarten, dass dieses auch von potenziellen Kunden aus Weißensee stark frequentiert wird.
- Die Trasse würde Gestaltungsspielraum für eine Optimierung des Straßenbahn- und Busnetzes im Bereich Pankower Tor mit Reduzierung von Busparallelverkehren ermöglichen.

Straßenbahnneubaustrecke Turmstraße – Jungfernheide

M27

Realisierung	2024
Priorität	vordringlich
Kosten	50 Mio. €
Länge	4,2 km

**Hintergrund:**

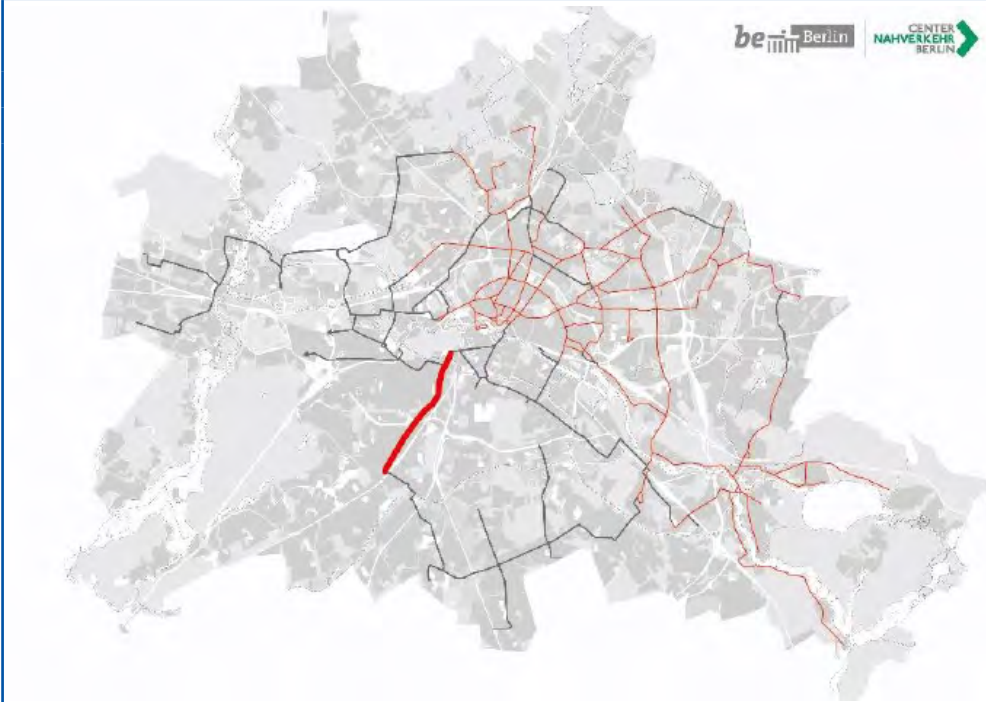
- Infolge kontinuierlicher Nachfragesteigerungen in der wachsenden Stadt erreichen wichtige Buslinien trotz dichter Takte und dem Einsatz von Gelenk- und Doppeldeckerbussen ihre Kapazitätsgrenze. Das Nachfragewachstum kann im Busverkehr nicht mehr adäquat bedient werden.
- Entlang der Strecke besteht ein großes Nutzerpotenzial durch eine hohe Wohn-, Gewerbe-/Dienstleistungs- und Einzelhandelsdichte (Ortsteilzentrum Moabit).
- Trotz dichtem Busangebot auf der Linie M27 und teilweiser Linienüberlagerung treten aufgrund der hohen Nachfrage im Zusammenhang mit Verspätungen regelmäßig Kapazitätsengpässe/Überfüllungen auf. Im Ergebnis wird das Nachfragepotenzial aufgrund der ungenügenden Angebotsqualität nicht voll ausgeschöpft.
- Straßenbahnen erreichen gegenüber Bussystemen deutlich höhere Leistungsfähigkeiten. Sie sind daher prädestiniert, die Kapazitätsprobleme auf nachfragestarken Busachsen zu beheben. Durch größtenteils unabhängige Fahrwege zeichnen sich Straßenbahnen durch eine hohe Angebotsqualität aus.

Begründung:

- Mit der Umstellung auf einen Straßenbahnbetrieb können die Kapazitätsprobleme durch die Erhöhung der Beförderungskapazität beseitigt werden.
- Durch den teilweise besonderen Gleiskörper und die geradlinige Trassierung können Pünktlichkeit und Stabilität des ÖV-Angebots deutlich verbessert werden.
- Mit der Umstellung auf Straßenbahnbetrieb werden neue Direktverbindungen geschaffen (beispielsweise Mitte – Hauptbahnhof – Moabit – Mierendorffplatz – Jungfernheide) und somit neue Nutzerpotenziale erschlossen.
- Mit der Verlängerung der Straßenbahn wird ein Stadtteil abseits des bestehenden S- und U-Bahn-Netzes mit einem Schienenverkehrsmittel erschlossen.
- Die Verlängerung der Straßenbahn nach Jungfernheide ist Voraussetzung für einen Weiterbau in Richtung Urban Tech Republic (UTR)/Schumacher Quartier.

Straßenbahnneubaustrecke Potsdamer Platz – Rathaus Steglitz**M48**

Realisierung	2030
Priorität	vordringlich
Kosten	135 Mio. €
Länge	6,5 km

**Hintergrund:**

- Infolge kontinuierlicher Nachfragesteigerungen in der wachsenden Stadt erreichen wichtige Buslinien trotz dichter Takte und dem Einsatz von Gelenk- und Doppeldeckerbussen ihre Kapazitätsgrenze. Das Nachfragewachstum kann im Busverkehr nicht mehr adäquat bedient werden.
- Entlang der Strecke besteht ein sehr hohes Nachfragepotenzial durch sehr hohe Wohndichte sowie hohe Gewerbe- und Einzelhandelsdichte (Ortsteilzentren Schöneberg, Friedenau, Steglitz).
- Der Abschnitt ist bereits heute einer der am stärksten nachgefragten Busachsen in Berlin. Durch Linienüberlagerungen ergeben sich auf einzelnen Abschnitten Takte unterhalb von vier Minuten.
- Dennoch treten aufgrund der hohen Nachfrage im Zusammenhang mit Verspätungen regelmäßig Kapazitätsengpässe/Überfüllungen auf.
- Im Ergebnis wird das Nachfragepotenzial aufgrund der ungenügenden Angebotsqualität nicht voll ausgeschöpft.
- Straßenbahnen erreichen gegenüber Bussystemen deutlich höhere Leistungsfähigkeiten. Sie sind daher prädestiniert, die Kapazitätsprobleme auf nachfragestarken Busachsen zu beheben. Durch größtenteils unabhängige Fahrwege zeichnen sich Straßenbahnen durch eine hohe Angebotsqualität aus.

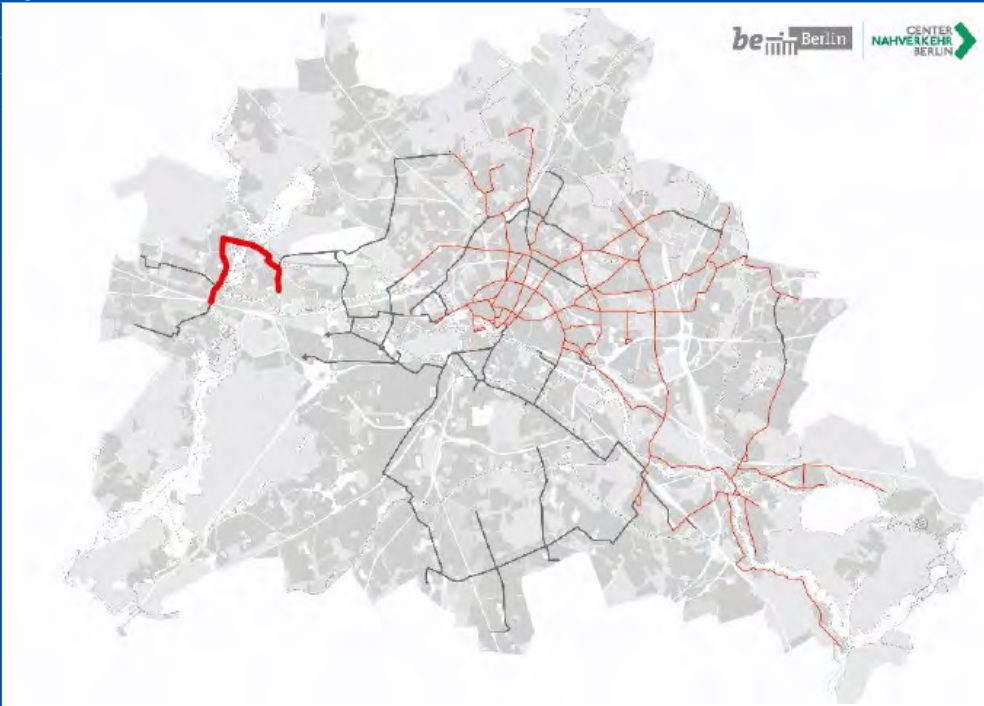
Begründung:

- Mit der Umstellung auf einen Straßenbahnbetrieb können die Kapazitätsprobleme durch die Erhöhung der Beförderungskapazität beseitigt werden.
- Durch den teilweise besonderen Gleiskörper und die geradlinige Trassierung können Pünktlichkeit und Stabilität des ÖV-Angebots deutlich verbessert werden.
- Mit der Umstellung auf Straßenbahnbetrieb werden neue Direktverbindungen geschaffen (beispielsweise Weißensee – Prenzlauer Berg – Mitte – Tiergarten – Schöneberg – Steglitz) und neue Nutzerpotenziale erschlossen.
- Die Umsetzung der Maßnahme hängt jedoch von der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Alexanderplatz – Potsdamer Platz/Kulturforum ab.

Straßenbahnneubaustrecke Paulsternstraße – Gartenfeld – Rathaus Spandau

M36

Realisierung	2029
Priorität	vordringlich
Kosten	120 Mio. €
Länge	8 km




Hintergrund:

- Infolge kontinuierlicher Nachfragesteigerungen in der wachsenden Stadt erreichen wichtige Buslinien trotz dichter Takte und des Einsatzes von Gelenk- und Doppeldeckerbussen ihre Kapazitätsgrenze. Das Nachfragewachstum kann im Busverkehr nicht mehr adäquat bedient werden.
- Eine besondere Bedeutung hat zudem die leistungsfähige Anbindung von neuen Wohnungs-, Freizeit-, Bildungs- und Arbeitsplatzstandorten.
- Entlang der Strecke besteht bereits heute ein hohes Nutzerpotenzial durch sehr hohe Wohndichte und abschnittsweise hohe Gewerbe- und Einzelhandelsdichte
- In Gartenfeld und der Wasserstadt Havel entstehen zudem neue Wohneinheiten, die mit der Straßenbahn bedarfsgerecht erschlossen werden können
- Die Strecke ist bereits heute eine der am stärksten nachgefragten Busachsen in Berlin. Durch Linienüberlagerungen ergeben sich auf einzelnen Abschnitten Takte unterhalb von vier Minuten. Dennoch treten aufgrund der hohen Nachfrage im Zusammenhang mit Verspätungen regelmäßig Kapazitätsengpässe/Überfüllungen auf.
- Im Ergebnis wird das Nachfragepotenzial aufgrund der ungenügenden Angebotsqualität nicht voll ausgeschöpft.
- Straßenbahnen erreichen gegenüber Bussystemen deutlich höhere Leistungsfähigkeiten. Sie sind daher prädestiniert, die Kapazitätsprobleme auf nachfragestarken Busachsen zu beheben. Durch größtenteils unabhängige Fahrwege zeichnen sich Straßenbahnen durch eine hohe Angebotsqualität aus.

Begründung:

- Mit der Umstellung auf einen Straßenbahnbetrieb können die Kapazitätsprobleme durch die Erhöhung der Beförderungskapazität beseitigt werden.
- Durch den teilweise besonderen Gleiskörper und die geradlinige Trassierung können Pünktlichkeit und Stabilität des ÖV-Angebots deutlich verbessert werden.
- Für die Neubaugebiete ermöglicht die Straßenbahn eine umsteigefreie Verbindung zum Fernbahnhof Spandau und über Paulsternstraße an die U7. Zudem bestünde mit der geplanten Reaktivierung der Siemensbahn eine Umsteigemöglichkeit in Gartenfeld an das übergeordnete Schienennetz mit Anbindung an den Nordring und den Hauptbahnhof.
- Infolge der differenzierten Ausrichtung der Straßenbahnlinie auf die zuvor genannten Bahnhöfe werden die bisher ausschließlich auf den Bahnhof Spandau konzentrierten Verkehrsströme entzerrt. Entsprechend ergibt sich daraus eine Entlastung im unmittelbaren Zulauf auf den Bahnhof Spandau.

Rathaus Spandau – Falkenhagener Feld

	Realisierung	2035
	Priorität	vordringlich
	Kosten	65 Mio. €
	Länge	ca. 4 km

Hintergrund:

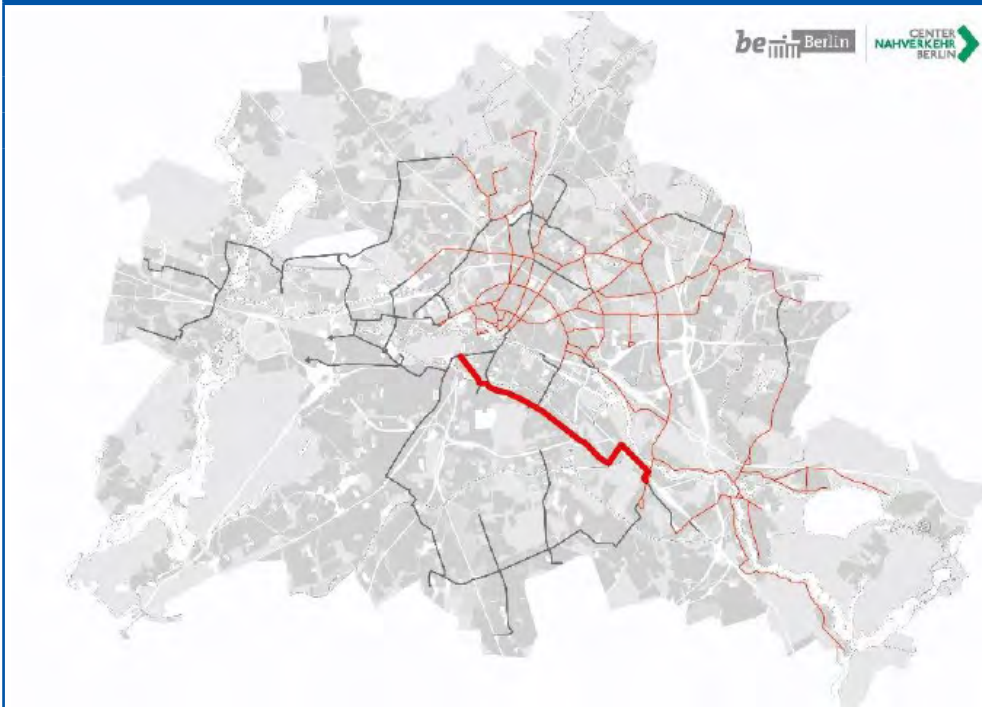
- Infolge kontinuierlicher Nachfragesteigerungen in der wachsenden Stadt erreichen wichtige Buslinien trotz dichter Takte und dem Einsatz von Gelenk- und Doppeldeckerbussen ihre Kapazitätsgrenze. Das Nachfragewachstum kann im Busverkehr nicht mehr adäquat bedient werden.
- Eine besondere Bedeutung hat zudem die leistungsfähige Anbindung von neuen Wohnungs-, Freizeit-, Bildungs- und Arbeitsplatzstandorten.
- Entlang der Strecke besteht bereits heute ein hohes Nutzerpotenzial durch sehr hohe Wohndichte und abschnittsweise hohe Gewerbe- und Einzelhandelsdichte.
- Das Falkenhagener Feld gehört zu den größten Wohnsiedlungen Berlins ohne mittelbaren Schienenverkehrsanschluss. Der Korridor ist bereits heute einer der am stärksten nachgefragten Busachsen in Berlin. Durch Linienüberlagerungen ergeben sich auf einzelnen Abschnitten Takte unterhalb von vier Minuten.
- Dennoch treten aufgrund der hohen Nachfrage im Zusammenhang mit Verspätungen regelmäßig Kapazitätsengpässe/Überfüllungen auf.
- Im Ergebnis wird das Nachfragepotenzial aufgrund der ungenügenden Angebotsqualität nicht voll ausgeschöpft.
- Straßenbahnen erreichen gegenüber Bussystemen deutlich höhere Leistungsfähigkeiten. Sie sind daher prädestiniert, die Kapazitätsprobleme auf nachfragestarken Busachsen zu beheben. Durch größtenteils unabhängige Fahrwege zeichnen sich Straßenbahnen durch eine hohe Angebotsqualität aus.

Begründung:

- Mit der Umstellung auf einen Straßenbahnbetrieb können die Kapazitätsprobleme durch die Erhöhung der Beförderungskapazität beseitigt werden
- Durch den teilweise oder vollständig unabhängigen Fahrweg können Pünktlichkeit und Stabilität des ÖV-Angebots deutlich verbessert werden.
- Für das Falkenhagener Feld ergibt sich infolge einer schienengebundenen Anbindung eine umsteigefreie Verbindung zum Fernbahnhof Spandau.

Straßenbahnneubaustrecke Potsdamer Platz – Schöneweide

M41



Realisierung	2035
Priorität	vordringlich
Kosten	175 Mio. €
Länge	13,7 km

Hintergrund:

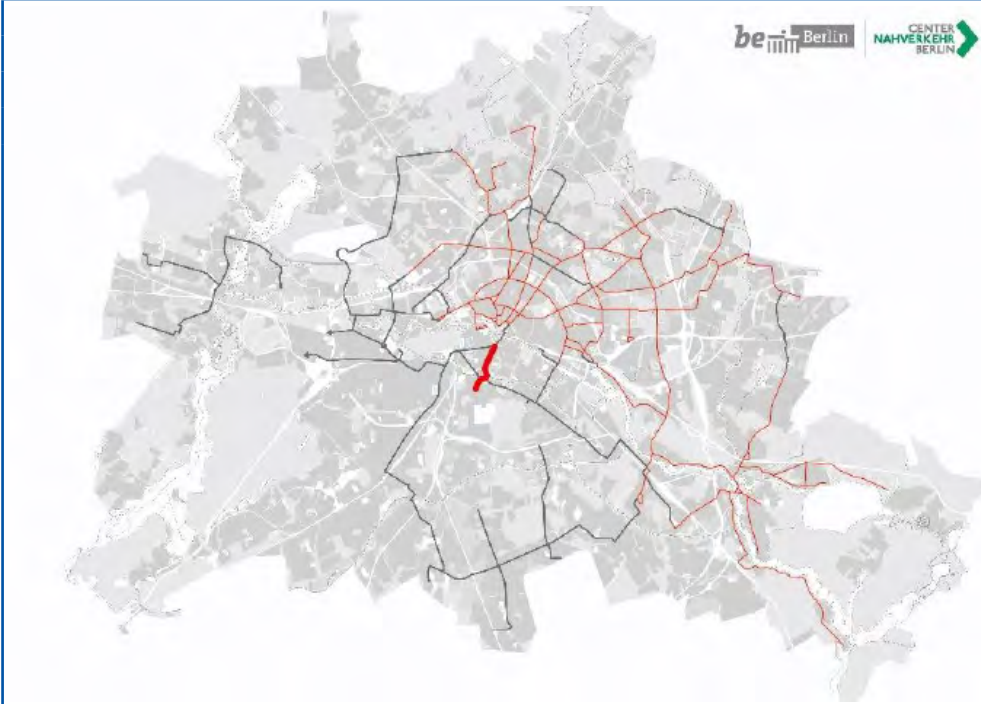
- Infolge kontinuierlicher Nachfragesteigerungen in der wachsenden Stadt erreichen wichtige Buslinien trotz dichter Takte und dem Einsatz von Gelenk- und Doppeldeckerbussen ihre Kapazitätsgrenze. Das Nachfragewachstum kann im Busverkehr nicht mehr adäquat bedient werden.
- Entlang der Strecke besteht ein hohes Nachfragepotenzial durch sehr hohe Wohndichte sowie hohe Gewerbe- und Einzelhandelsdichte.
- Der Abschnitt ist bereits heute einer der am stärksten nachgefragten Busachsen in Berlin. Die Linie verkehrt in der HVZ bereits im 4-Minuten-Takt. Weitere Verdichtungen sind betrieblich und wirtschaftlich nicht sinnvoll umsetzbar.
- Aufgrund der hohen Nachfrage treten im Zusammenhang mit Verspätungen regelmäßig Kapazitätsengpässe/Überfüllungen auf.
- Im Ergebnis wird das Nachfragepotenzial aufgrund der ungenügenden Angebotsqualität nicht voll ausgeschöpft.
- Straßenbahnen erreichen gegenüber Bussystemen deutlich höhere Leistungsfähigkeiten. Sie sind daher prädestiniert, die Kapazitätsprobleme auf nachfragestarken Busachsen zu beheben. Durch größtenteils unabhängige Fahrwege zeichnen sich Straßenbahnen durch eine hohe Angebotsqualität aus.

Begründung:

- Mit der Umstellung auf einen Straßenbahnbetrieb können die Kapazitätsprobleme durch die Erhöhung der Beförderungskapazität beseitigt werden.
- Durch den teilweise besonderen Gleiskörper und die geradlinige Trassierung können Pünktlichkeit und Stabilität des ÖV-Angebots deutlich verbessert werden.
- Im Ergebnis der Erhöhung der Angebotsqualität ist ein relevanter Modal-Split-Anstieg zugunsten des ÖPNV auf dieser Relation zu erwarten.
- Die Umsetzung der Maßnahme steht in Abhängigkeit der Realisierung einer der Neubaustrecken Alexanderplatz – Potsdamer Platz/Kulturforum, Warschauer Straße – Hermannplatz oder Alexanderplatz – Spittelmarkt – Hallesches Tor.

Straßenbahnneubaustrecke Spittelmarkt – Hallesches Tor – (Mehringdamm)

248



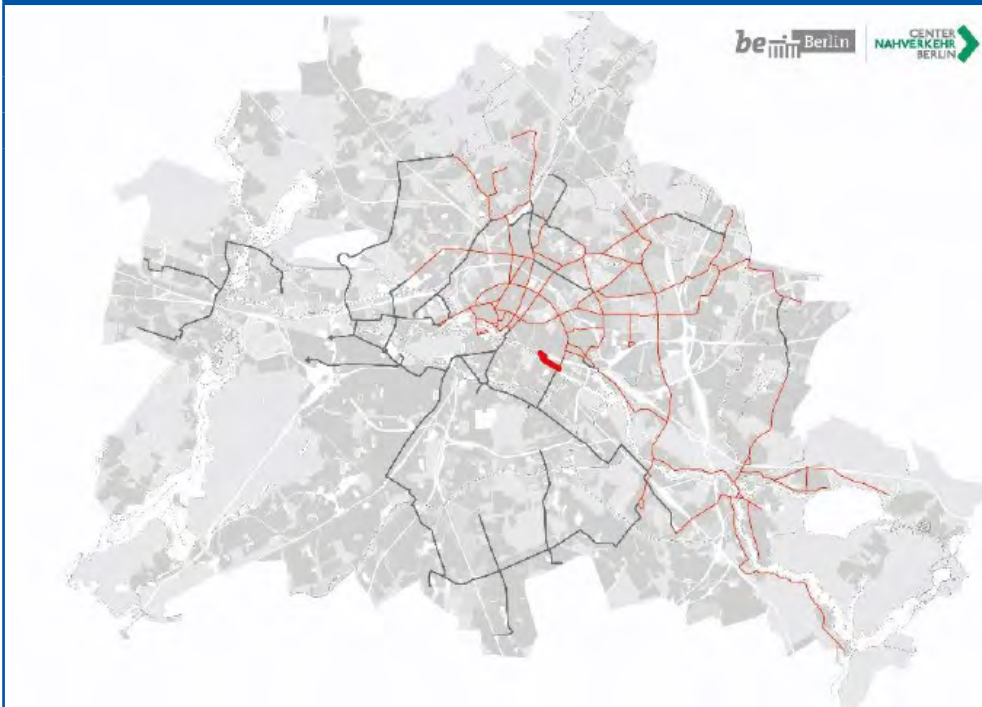
Realisierung	2035
Priorität	vordringlich
Kosten	40 Mio. €
Länge	2/2,5 km

Hintergrund:

- Zur Erreichung der Modal-Split-Ziele des Landes Berlin ist der ÖPNV bedarfsgerecht auszubauen.
- Eine besondere Bedeutung hat dabei die leistungsfähige Anbindung von neuen Wohnungs-, Freizeit-, Bildungs- und Arbeitsplatzstandorten.
- Entlang der Strecke besteht ein hohes Nachfragepotenzial durch hohe Wohn- und Arbeitsplatzdichte sowie hohe Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungsdichte (zum Beispiel Jüdisches Museum).
- Insbesondere im Bereich Axel-Springer- und Rudi-Dutschke-Straße haben sich in den vergangenen Jahren zahlreiche Arbeitsplatzstandorte entwickelt.
- In den kommenden Jahren sind weitere bauliche Nachverdichtungen von Wohnungen und Bürogebäuden geplant.
- Die Straßenbahn stellt ein leistungsfähiges und attraktives Verkehrsmittel dar.

Begründung:

- Mit der Verlängerung der Straßenbahn ergibt sich eine leistungsfähige Erschließung dieses Siedlungsgebietes.
- Durch die sich daraus ergebenden Direktverbindungen (beispielsweise Pankow/Prenzlauer Berg – Mitte – Kreuzberg) ergeben sich zusätzliche Nachfragepotenziale.
- Die Strecke weist zudem eine sehr positive Netzwirkung mit Entlastung der U-Bahnlinien U2 und U6 auf deren stärksten Linienabschnitten auf.
- Die Voraussetzung für eine Realisierung der Strecke ist die Verlängerung der Straßenbahn vom Alexanderplatz zum Potsdamer Platz.
- Die Strecke dient ihrerseits als Zulauf-/Verbindungsstrecke für die Neubaustrecke Potsdamer Platz – Schöneweide.

Straßenbahnneubaustrecke Warschauer Straße – Ostbahnhof**M13**

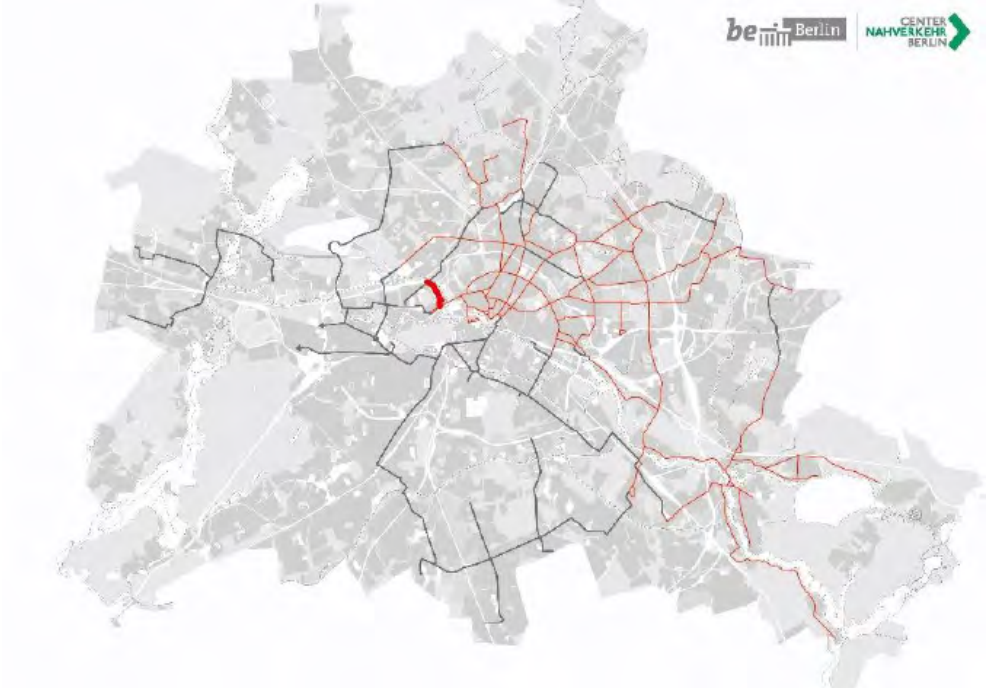
Realisierung	2030
Priorität	dringlich
Kosten	20 Mio. €
Länge	1,4 km

Hintergrund:

- Zur Erreichung der Modal-Split-Ziele des Landes Berlin ist der ÖPNV bedarfsgerecht auszubauen.
- Eine besondere Bedeutung hat dabei die leistungsfähige Anbindung von neuen Wohnungs-, Freizeit-, Bildungs- und Arbeitsplatzstandorten.
- Die Strecke weist ein sehr hohes Nachfragepotenzial durch eine hohe Dichte an Freizeiteinrichtungen und Arbeitsplatzstandorten auf. Zudem befindet sich derzeit ein neues Einkaufszentrum in der Bebauung.
- Die Straßenbahn stellt ein leistungsfähiges und attraktives Verkehrsmittel dar.

Begründung:

- Die Straßenbahn gewährleistet eine attraktive schienengebundene Erschließung des Entwicklungsgebietes inklusive der Veranstaltungshalle zwischen Ostbahnhof und Warschauer Straße.
- Insbesondere infolge der sich daraus ergebenden Direktverbindung in Richtung Friedrichshain, Lichtenberg und Weißensee ergeben sich zusätzliche Nachfragepotenziale.
- Mit der Verlängerung der Straßenbahn in Richtung Ostbahnhof wird auch die Anbindung der Linie M13 an den U-Bahnhof Warschauer Straße gewährleistet.

Straßenbahnneubaustrecke Heidestraße	M5, M8	
	Realisierung	2035
	Priorität	dringlich
	Kosten	30 Mio. €
	Länge	1,4 km

Hintergrund:

- Zur Erreichung der Modal-Split-Ziele des Landes Berlin ist der ÖPNV bedarfsgerecht auszubauen.
- Eine besondere Bedeutung hat dabei die leistungsfähige Anbindung von neuen Wohnungs-, Freizeit-, Bildungs- und Arbeitsplatzstandorten.
- In der Europacity entstehen weitere Arbeitsplatzstandorte und Hotelgewerbe sowie bis zu 4.000 Wohneinheiten.
- Die Straßenbahn stellt ein leistungsfähiges und attraktives Verkehrsmittel dar.

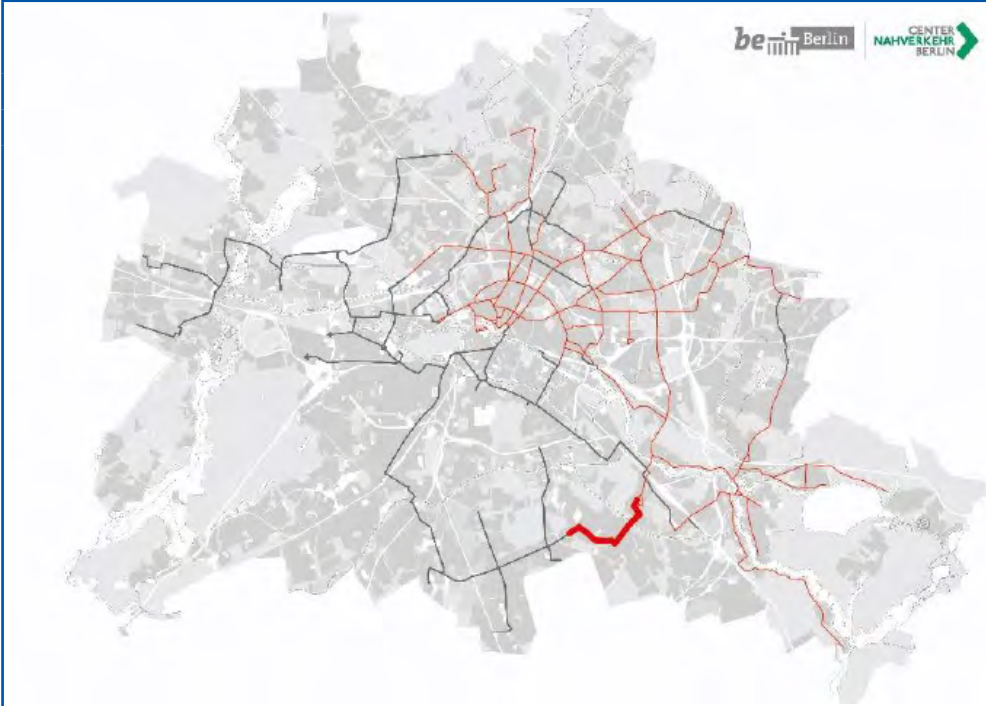
Begründung:

- Die Straßenbahn gewährleistet eine attraktive schienengebundene Erschließung des mittleren und nördlichen Bereichs (der Europacity).
- Sie ermöglicht eine attraktive Anbindung des Hauptbahnhofs und Verbindung in Richtung östliche Innenstadt beziehungsweise in Richtung Moabit und UTR in Abhängigkeit von der Realisierung der entsprechenden Neubaustrecken.
- Die Strecke eröffnet zudem Gestaltungspotenzial für eine Neuordnung von Straßenbahnlinien, um langlaufende und entsprechend betrieblich anfällige Linien sinnvoll beginnen und enden zu lassen.

Straßenbahnneubaustrecke Johannisthal – Johannisthaler Chaussee

M11

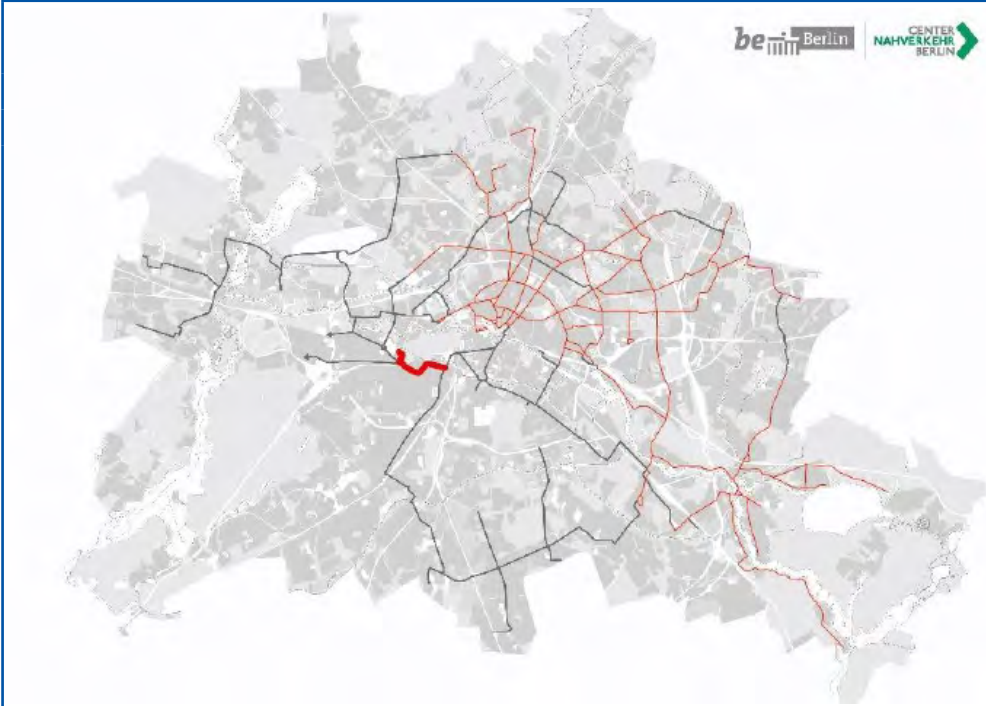
Realisierung	2028
Priorität	dringlich
Kosten	50 Mio. €
Länge	4,5 km

**Hintergrund:**

- Zur Erreichung der Modal-Split-Ziele des Landes Berlin ist der ÖPNV bedarfsgerecht auszubauen.
- Eine besondere Bedeutung hat dabei die leistungsfähige Erschließung von neuen Wohnungs-, Freizeit- und Arbeitsplatzstandorten.
- Entlang der Strecke besteht ein hohes Nachfragepotenzial durch sehr hohe Wohndichte sowie hohe Gewerbe- und Einzelhandelsdichte.
- Insbesondere die Gropius-Passagen am U-Bahnhof Johannisthaler Chaussee bilden das Zentrum für die lokalen und teilweise überregionalen Versorgungswege.
- Auf der Relation verkehren derzeit auf voneinander abweichenden Linienwegen die Buslinien M11 und X11. Insbesondere im Zulauf auf den U-Bahnhof Johannisthaler Chaussee ergeben sich Kapazitätsengpässe.
- Durch größtenteils unabhängige Fahrwege zeichnen sich Straßenbahnen durch eine hohe Angebotsqualität aus.

Begründung:

- Mit der Straßenbahnverlängerung entsteht eine leistungsfähige und attraktive Direktverbindung zwischen Schöne-weide und Gropiusstadt. Insbesondere die Anbindung des Einkaufszentrums an den Gropius-Passagen aus den umliegenden Wohngebieten wird durch die Straßenbahn deutlich attraktiver und leistungsfähiger gestaltet. Aufgrund der überregionalen Bedeutung der Gropius-Passagen ist zu erwarten, dass diese auch von Kunden aus Schöne-weide stark frequentiert wird.
- Durch die Verknüpfung mit dem Straßenbahnnetz im Südosten der Stadt, ergeben sich neue Direktverbindung zwischen Neukölln und Lichtenberg beziehungsweise Köpenick, mit denen zusätzliche Nachfragepotenziale erschlossen werden können.
- Auch die Anbindung der Wissenschaftsstadt (Wista) in Adlershof wird bei Realisierung von Adlershof II entscheidend verbessert.
- Die Verlängerung der Straßenbahn zum U-Bahnhof Johannisthaler Chaussee ist Voraussetzung für eine weitere Entwicklung des Netzes in Richtung Süd-Westen.

Straßenbahnneubaustrecke Potsdamer Platz – Zoologischer Garten**200**

Realisierung	2030
Priorität	dringlich
Kosten	65 Mio. €
Länge	4 km

Hintergrund:

- Auf der Achse Potsdamer Platz und Zoologischer Garten besteht eine hohe Dichte an Arbeitsplatzstandorten und Freizeiteinrichtungen. Die Achse wird derzeit mit der U2 sowie mit den Buslinien 200 und M29 auf verschiedenen Linienwegen bedient.
- Infolge kontinuierlicher Nachfragesteigerungen in der wachsenden Stadt erreichen die Linien trotz dichter Takte und dem Einsatz von langen Fahrzeugen ihre Kapazitätsgrenze. Das Nachfragewachstum kann nicht mehr adäquat bedient werden.
- Die NO_x -Grenzwerte an der Leipziger Straße werden regelmäßig überschritten.
- Straßenbahnen erreichen gegenüber Bussystemen deutlich höhere Leistungsfähigkeiten. Sie sind daher prädestiniert, die Kapazitätsprobleme auf nachfragestarken Busachsen zu beheben. Durch größtenteils unabhängige Fahrwege zeichnen sich Straßenbahnen durch eine hohe Angebotsqualität aus.

Begründung:

- Durch den teilweise besonderen Gleiskörper und die geradlinige Trassierung können Pünktlichkeit und Stabilität auf denen bisher vom Busverkehr bedienten Achsen deutlich verbessert werden.
- Im Ergebnis der Reisezeitvorteile und der Reduzierung des Umsteigezwangs ist eine Verlagerung vom MIV auf den Umweltverbund auf dieser Relation zu erwarten. Durch die Verlagerung von Fahrgastfahrten auf die Straßenbahn wird eine Entlastung der stark nachgefragten U2 ermöglicht.
- Die Verlagerung von MIV-Fahrten und die Umstellung vom Bus auf die Straßenbahn leisten einen wesentlichen Beitrag zur NO_x -Minderung in diesem Bereich.
- Mit dem Ausbau der Straßenbahn ergibt sich Gestaltungspotenzial zur Neuordnung des Busverkehrs in diesem Bereich.
- Die Verlängerung der Straßenbahn zum Zoologischen Garten ist eine Voraussetzung für die weitere Ausdehnung des Netzes in Richtung Westen (zum Beispiel Westend, Theodor-Heuss-Platz).

II.1.4 Fahrzeugbeschaffung Straßenbahn

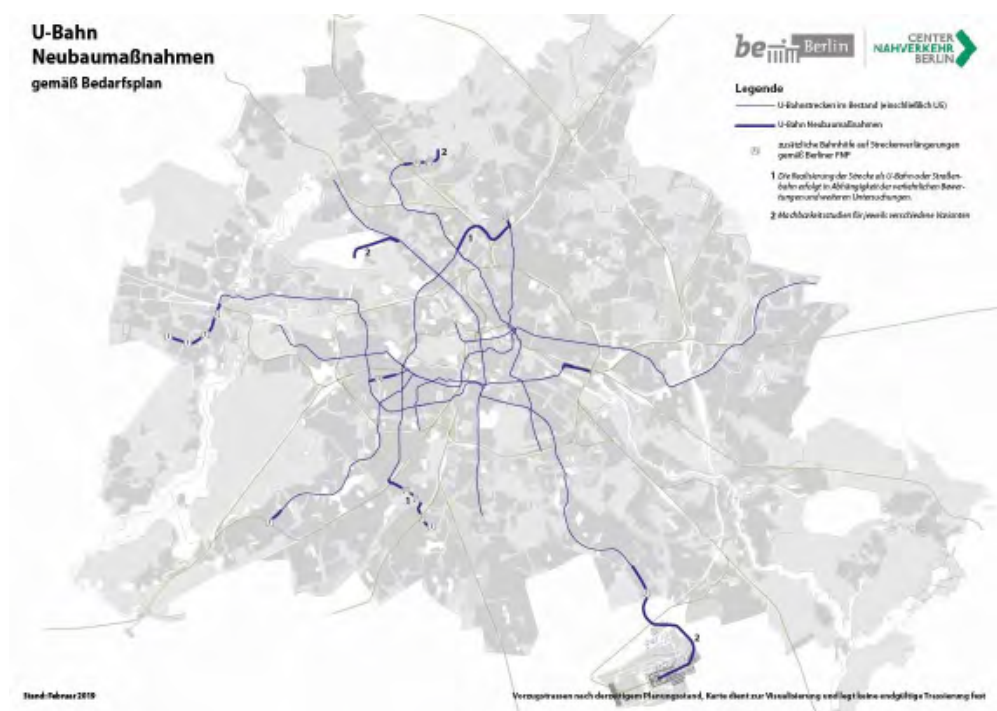
Ersatz- und Erweiterungsbeschaffung von Straßenbahnen	
	Realisierung 2020–2035
	Priorität vordringlich
	Kosten 1,2 Mrd. €
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Straßenbahn verfügt grundsätzlich über einen relativ modernen Fahrzeugpark. Etwa die Hälfte der Flotte besteht aus modernen Flexity-Bahnen der Baujahre 2009 bis 2017. ■ Die übrigen Niederflurfahrzeuge der Baujahre 1995 bis 2002 erreichen in der Laufzeit des Bedarfsplanes allerdings das Ende ihrer technischen Nutzungsdauer von circa 30 bis 40 Jahren. ■ Darüber hinaus ist der derzeitige Fahrzeugpark der BVG am Bestandsangebot ausgelegt. Für signifikante Mehrleistungen und/oder Streckenerweiterungen reicht die Fahrzeugflotte nicht aus. 	
Begründung:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrzeugmehrbedarf <ul style="list-style-type: none"> ● Zur Abdeckung des kontinuierlichen Nachfrageanstieges in der wachsenden Stadt reagiert der Aufgabenträger mit Mehrleistungen und dem Einsatz längerer Fahrzeuge. Für diese Leistungsmehrung ist eine Erweiterung des Fahrzeugparks mit zusätzlichen und größeren Fahrzeugen notwendig. ● Infolge von Streckenerweiterung zur Erschließung neuer Wohn- und Entwicklungsgebiete und zur Umstellung hochbelasteter Buslinien sind zusätzliche Fahrzeuge notwendig. ■ Ersatzbeschaffung <ul style="list-style-type: none"> ● Mit der zunehmenden Lebensdauer von Schienenfahrzeugen steigt der Instandhaltungsaufwand zur Gewährleistung der Verfügbarkeit und Betriebssicherheit. Die Ausfallrate der Fahrzeuge steigt. ● Moderne Fahrzeuge zeichnen sich unter anderem durch moderne Kommunikations- und Informationsanlagen, Barrierefreiheit und fahrgastfreundliche Fahrzeugkonfigurationen aus und ermöglichen somit einen höheren Komfort für die Fahrgäste. ● Zudem genügen moderne Fahrzeuge dem Stand der Technik in Bezug auf Energierückspeisung und Instandhaltung. ● In Anbetracht der technischen, wirtschaftlichen und verkehrlichen Vorteile moderner Fahrzeuge ist die Ersatzbeschaffung altersbedingt ausscheidender Fahrzeuge geboten. 	

II.2 U-Bahn

Eine wesentliche Herausforderung für das Land Berlin liegt in der Erhaltung des teilweise über 100 Jahre alten U-Bahn-Netzes. U-Bahn-Tunnel und -Viadukte erfordern teilweise aufwändige und kostenintensive Sanierungen. Diese werden in den kommenden Jahren einen Großteil der verfügbaren Haushaltsmittel des Landes für den ÖPNV binden.

Dennoch wird das Land auch in die Weiterentwicklung und Leistungsfähigkeitserhöhung des U-Bahn-Bestandsnetzes investieren. Die beabsichtigten Investitionen umfassen insbesondere die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik, die Einrichtung zusätzlicher Zugänge an bestehenden U-Bahnhöfen und den kontinuierlichen Ausbau der Barrierefreiheit.

Mit der Inbetriebnahme des Lückenschlusses der U5 im Jahr 2020 wird Berlin über ein dichtes und anforderungsgerechtes U-Bahn-Netz verfügen. Vor dem Hintergrund der Herausforderungen der Wachsenden Stadt ist der Umweltverbund darüber hinaus weiter zu stärken. Alle Elemente des ÖPNV sind auf ihren möglichen Beitrag für die anstehenden Aufgaben in der gesamten Stadt, insbesondere an den Außenästen zur Erschließung neuer Wohn- und Entwicklungsgebiete, zu prüfen.



Ersatzinvestitionen				
Strecken	Kosten	Priorität	Realisierung	Anmerkung
Grundinstandsetzung U-Bahn Ostnetz	190 Mio. €	vordringlich	2020–2035	vgl. Steckbrief
Grundinstandsetzung U-Bahn Westnetz	1,55 Mrd. €	vordringlich	2020–2035	vgl. Steckbrief
Weiterentwicklung des U-Bahn-Netzes				
barrierefreier Ausbau	105 Mio. €	vordringlich	2020–2025	vgl. Steckbrief
Verbesserung von Umsteigebeziehungen U-Bahn (insbesondere durch zusätzliche Zugänge)	40 Mio. €	vordringlich	2020–2035	vgl. Steckbrief
Erweiterung von Betriebswerkstätten	150 Mio. €	vordringlich	2020–2030	vgl. Steckbrief
Netzqualifizierung U-Bahn	110 Mio. €	vordringlich	2020–2035	vgl. Steckbrief
Infrastrukturverbesserungen (RBL, LISI, DAISY)	20 Mio. €	weiterer Bedarf	2020–2035	
Neubaustrecken: Machbarkeitsstudien bis 2020^{1, 2}				
U7 Rudow – Lieselotte-Berger-Platz – Bahnhof Schönefeld – (BER)	900 Mio. €		offen	vgl. Steckbrief In Abhängigkeit von den Ergebnissen der Untersuchungen der IHK Cottbus und der KAG Dialogforum Airport Berlin Brandenburg (zusammen mit KNF AG Süd) zur Entwicklung der verkehrlichen Bedarfe rund um den neuen Flughafen BER und das Entwicklungsgebiet Schönefeld werden die Untersuchungen die mögliche Verlängerungen der U7 in einer Machbarkeitsstudie mit den unterschiedlichen Varianten in Berlin und Brandenburg durchgeführt. Diese Schritte sind Voraussetzung für weitergehende Entscheidungen über die Realisierung der Maßnahme.
U8 Wittenau – Märkisches Viertel	240 Mio. €		offen	vgl. Steckbrief Für die Verlängerung der Linie U8 ins Märkische Viertel wird in einer Machbarkeitsstudie genauer untersucht, welche Verlängerungsoption unter Berücksichtigung der Kosten und Nutzen für weitergehende Planungsschritte betrachtet wird, als Voraussetzung für weitergehende Entscheidungen.
U6 Kurt-Schumacher-Platz – UTR	405 Mio. €		offen	vgl. Steckbrief in Kapitel II.3 Für die Erschließung des Schumacher Quartiers und des UTR wird in einer Machbarkeitsstudie untersucht, ob die vorgesehenen Erschließungsziele mit einer Ausfädelung der U6 erreicht werden und ob diese technisch umsetzbar ist, als Voraussetzung für weitergehende Entscheidungen.
Neubaustrecken: potenzielle Strecken zum weiteren Netzausbau^{1, 2}				
U1 Warschauer Straße – Ostkreuz	100 Mio. €		offen	vgl. Steckbrief
U1 Uhlandstraße – Adenauerplatz	180 Mio. €		offen	vgl. Steckbrief
U2 Pankow – Pankow Kirche	100 Mio. €		offen	vgl. Steckbrief
U3 Krumme Lanke – Mexikoplatz	120 Mio. €		offen	vgl. Steckbrief
U7 Rathaus Spandau – Heerstraße Nord	450 Mio. €		offen	vgl. Steckbrief in Kapitel II.3
U9 Osloer Straße – Pankow	585 Mio. €		offen	vgl. Steckbrief in Kapitel II.3
Fahrzeugbeschaffung				
Ersatz- und Erweiterungsbeschaffung von Fahrzeugen	2,3 Mrd. €	vordringlich	2020–2035	vgl. Steckbrief

1 Streckenfestlegungen erfolgen im Ergebnis der Machbarkeitsstudien. Jene U-Bahn-Neubaustrecken, die unter dem Vorbehalt eines Verkehrsmittelvergleichs mit der Straßenbahn stehen, sind im Kapitel II.3 aufgeführt und werden dort in Steckbriefen näher erläutert.

2 Die Priorisierung sowie zeitliche Einordnung möglicher U-Bahn-Maßnahmen wird im Ergebnis der Machbarkeitsstudien Mitte/Ende 2020 gesondert festgelegt.

II.2.1 Ersatzinvestitionen im U-Bahn-Netz

Grundinstandsetzung U-Bahn Ost	
Realisierung	2020–2035
Priorität	vordringlich
Kosten	190 Mio. €
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ In Anbetracht des Netzumfanges ist eine kontinuierliche Modernisierung der Anlagen an unterschiedlichen Punkten im Netz notwendig. ■ In den Anlagen des teilweise über 100 Jahre alten U-Bahnnetzes sind altersgemäße Bauwerksschäden vorhanden, die insbesondere die vor 1945 hergestellten Bauwerke betreffen. ■ Die Schadensbilder umfassen insbesondere Durchfeuchtungen und Rissbildungen des Betons sowie starke Korrosionserscheinungen mit Auswirkungen auf die Tragfähigkeit der Anlagen. ■ Das Risiko von schadensbedingten Betriebseinschränkungen durch dauerhafte Langsamfahrstellen oder Sperrungen steigt. ■ Die Stand- und Betriebssicherheit der Anlagen ist gefährdet, gesetzliche Vorschriften können nicht eingehalten werden. ■ Nach der Wende wurde der Investitionsstau im östlichen Teil des U-Bahn-Netzes sukzessive abgearbeitet. 	
Begründung:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Zur Gewährleistung der Stand- und Betriebssicherheit ist eine dauerhafte Beseitigung von Bauwerksschäden erforderlich. ■ In Anbetracht der steigenden Fahrgastzahlen im U-Bahn-Netz ist es von hoher Bedeutung, dass das Verkehrsangebot in der bestellten Qualität erbracht werden kann. ■ Eine uneingeschränkt hohe Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur muss gewährleistet werden. ■ Mit der Modernisierung der Anlagen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik ist eine Minimierung von Betriebs- und Instandhaltungskosten zu erwarten. ■ Die Umsetzung und Einhaltung aktueller Vorschriften muss sichergestellt werden. ■ Bei der Sanierung an U-Bahnhöfen werden die Ansprüche der Fahrgäste an ein repräsentatives und zeitgemäßes Verkehrsbauwerk berücksichtigt. 	

Grundinstandsetzung U-Bahn West	
	Realisierung 2020–2035
	Priorität vordringlich
	Kosten 1,55 Mrd. €
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ In den Anlagen des teilweise über 100 Jahre alten U-Bahn-Netzes sind altersgemäße Bauwerksschäden vorhanden, die insbesondere die vor 1945 hergestellten Bauwerke betreffen. ■ Die Schadensbilder umfassen insbesondere Durchfeuchtungen und Rissbildungen des Betons sowie starke Korrosionserscheinungen mit Auswirkungen auf die Tragfähigkeit der Anlagen. ■ Das Risiko von schadensbedingten Betriebseinschränkungen durch dauerhafte Langsamfahrstellen oder Sperrungen steigt. ■ Die Stand- und Betriebssicherheit der Anlagen ist gefährdet, gesetzliche Vorschriften können nicht eingehalten werden. ■ Nach der Wende wurde die Grundinstandsetzung im westlichen Teil des U-Bahnnetzes zugunsten des Ost-Netzes zurückgestellt. 	
Begründung:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Zur Gewährleistung der Stand- und Betriebssicherheit ist eine dauerhafte Beseitigung von Bauwerksschäden erforderlich. ■ In Anbetracht der steigenden Fahrgastzahlen im U-Bahn-Netz ist es von hoher Bedeutung, dass das Verkehrsangebot in der bestellten Qualität erbracht werden kann. ■ Eine uneingeschränkt hohe Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur muss gewährleistet werden. ■ Mit der Modernisierung der Anlagen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik ist eine Minimierung von Betriebs- und Instandhaltungskosten zu erwarten. ■ Die Umsetzung und Einhaltung aktueller Vorschriften muss sichergestellt werden. ■ Bei der Sanierung an U-Bahnhöfen werden die Ansprüche der Fahrgäste an ein repräsentatives und zeitgemäßes Verkehrsbauwerk berücksichtigt. 	

II.2.2 Weiterentwicklung des U-Bahn-Netzes

Verbesserung von Umsteigebeziehungen U-Bahn (insbesondere durch zusätzliche Zugänge)	
Realisierung	2020–2035
Priorität	vordringlich
Kosten	40 Mio. €
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Infolge der dynamischen Siedlungsentwicklung ist eine kontinuierliche Anpassung des Verkehrssystems erforderlich. ■ Durch Bau und Einrichtung zusätzlicher Zugänge an den vorhandenen U-Bahnhöfen kann eine Ausweitung der Einzugsgebiete und Verbesserung von Umsteigebeziehungen erreicht werden. ■ Zusätzliche Zugänge bewirken ferner eine bessere Verteilung der Fahrgastströme innerhalb von Bahnhöfen und tragen somit zu einer Entlastung der vorhandenen, teilweise engen Bestandsstrukturen bei. ■ Zudem erfordern neue Brandschutzbestimmungen veränderte Entfluchtungskonzepte an Bahnhöfen. 	
Begründung:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Eine Vielzahl von Bahnhöfen ist nur mit einer Zugangsanlage ausgestattet. Dies ist unter verkehrlichen und sicherheitsspezifischen Aspekten unbefriedigend. ■ Für die bessere und attraktivere Erschließung von neuen Wohn- und Arbeitsplatzstandorten sowie Freizeiteinrichtungen und für die optimierte Verknüpfung des ÖPNV-Systems werden zusätzliche Zugänge an bestehenden U-Bahnhöfen eingerichtet. ■ Der Nutzen und die Auslastung der U-Bahn-Infrastruktur werden damit ohne nennenswerte Steigerung der Betriebskosten des Netzes erhöht. ■ Die Einhaltung von Brandschutzbestimmungen wird gewährleistet. Interimistisch werden entsprechende Bahnhöfe mit zusätzlichen Wässerungssystemen ausgestattet, um die erforderlichen Räumzeiten zu gewährleisten. 	

Barrierefreier Ausbau	
	Realisierung 2020–2035
	Priorität vordringlich
	Kosten 105 Mio. €
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ In Berlin leben knapp 350.000 Menschen mit einem Behinderungsgrad von über 50 Prozent (Stand 31. Dezember 2015). Für diese und alle anderen Menschen, die dauerhaft oder vorübergehend durch körperliche, geistige oder sensorische Behinderungen in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, ist ein im Vergleich mit nicht eingeschränkten Fahrgästen gleichwertig nutzbarer, barrierefreier ÖPNV von erheblicher Bedeutung. ■ In Deutschland ist seit 2009 das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen verbindlich, wonach Menschen mit Behinderung entsprechend dem Inklusionsprinzip eine gleichberechtigte Teilhabe in allen Bereichen des täglichen Lebens ermöglicht werden muss. ■ In Umsetzung dieser Vorgaben hat entsprechend dem seit 2013 gültigen Personenbeförderungsgesetz (PBefG) der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 zu berücksichtigen. ■ Das Berliner Landesgleichberechtigungsgesetz (LGBG) und das Berliner Mobilitätsgesetz fordern ebenfalls die besondere Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderung in der Nahverkehrsplanung. Sie setzen damit die Vorgabe von Artikel 11 der Berliner Verfassung um, der das Land verpflichtet, für gleichwertige Lebensbedingungen von Menschen mit und ohne Behinderung zu sorgen. 	
Begründung:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Entsprechend des Inklusionsprinzips sind alle Einrichtungen und Verkehrsmittel so zu gestalten, dass sie Menschen mit Behinderung die persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit ermöglichen. ■ Für Menschen mit motorischen Einschränkungen sind, insbesondere, wenn sie Mobilitätshilfen (Rollatoren, Rollstühle, E-Scooter etc.) nutzen, Bahnhöfe so auszubauen beziehungsweise umzurüsten, dass alle relevanten Bereiche durchgängig stufenlos erreicht werden können. ■ Bahnsteig- und Bordhöhen sind auf die Höhe des Fahrzeugbodens auszurichten, um einen möglichst niveau- und spaltfreien Ein- und Ausstieg in die Straßenbahnen zu gewährleisten. Ziel ist der Verzicht auf mechanische oder elektrische, personalbediente Rampen als Regellösung. ■ Zudem sind ausreichend große Aufenthalts- und Rangierflächen für Mobilitätshilfen zu berücksichtigen. ■ Für Menschen mit visuellen Einschränkungen sind durchgängige Leitsysteme durch kontrastreiche visuelle und taktile Markierungen auf dem Boden vorzusehen. ■ Ein barrierefreier Nahverkehr bietet aber auch allen anderen Fahrgästen bessere Nutzungsmöglichkeiten und Komfort. ■ Ein erleichterter Ein- und Ausstieg verkürzt etwa die Aufenthaltszeit der Fahrzeuge an der Haltestelle und kann so Reisezeiten reduzieren und den ÖPNV insgesamt beschleunigen. 	

Erweiterung von Betriebswerkstätten



Realisierung	2020–2025
Priorität	vordringlich
Kosten	150 Mio. €

Hintergrund:


- Infolge des Nachfragewachstums im ÖPNV insbesondere bei den Schienenverkehrsmitteln sowie der durch den Nahverkehrsplan vorgesehenen Angebotsausweitungen sind Taktverdichtungen und Kapazitätserhöhungen auf den bestehenden U-Bahn-Linien avisiert.
- Um das zusätzlich geplante Leistungsvolumen im U-Bahn-Betrieb erbringen zu können, müssen mehr Fahrzeugkapazitäten zur Verfügung gestellt werden.
- Mit dem dauerhaften Anstieg der Fahrzeugflotte sind entsprechende Abstellkapazitäten vorzusehen, die auch die Reinigung und Instandhaltung von Fahrzeugen zulassen.

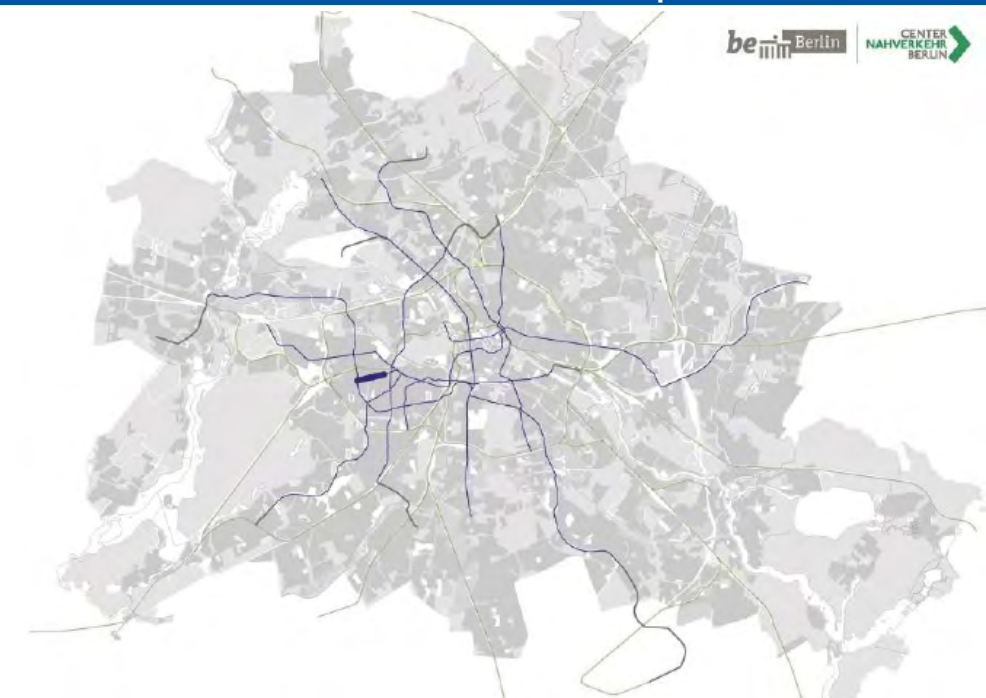
Begründung:

- Die bestehenden Abstell- und Werkstattkapazitäten im Berliner U-Bahn-Netz sind voll ausgeschöpft
- Der perspektivisch dauerhafte Anstieg der Fahrzeugflotte erfordert eine entsprechende Ausweitung der Abstellkapazitäten sowie einen Ausbau von Werkstätten für Inspektions- und Wartungsarbeiten.

Netzqualifizierung U-Bahn	
	Realisierung 2020–2035
	Priorität vordringlich
	Kosten 110 Mio. €
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Angebotsstrategie im U-Bahn-Netz gemäß Nahverkehrsplan sieht nachfragegerechte Taktverdichtungen sowie Kapazitätserweiterungen durch den Einsatz größerer Fahrzeuge auf dem bestehenden Netz vor. ■ Um diese Mehrleistungen in der von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger erwünschten Qualität erbringen zu können, sind entsprechende Ertüchtigungen und Nachrüstungen der infrastrukturellen Komponenten dringend geboten. ■ In diesem Zusammenhang sind auch ausreichende infrastrukturelle Reserven zu gewährleisten um betriebliche Störungen ausgleichen zu können. 	
Begründung:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Aus den durch den AT geplanten Mehrleistungen ergibt sich ein erheblicher Fahrzeugmehrbedarf bei der U-Bahn. Beginnend mit der ersten Hälfte des nächsten Jahrzehnts wird deshalb der Schienenfahrzeugpark deutlich anwachsen. Infolgedessen muss das Fassungsvermögen bestehender Abstellanlagen vergrößert beziehungsweise zusätzliche Abstellanlagen errichtet werden. ■ Um auch mit den geplanten Mehrleistungen eine konstante Stromversorgung des U-Bahn-Netzes sicherstellen zu können, ist zudem der Bau neuer Gleichrichterwerke sowie die kapazitive Erweiterung der bestehenden Werke in Planung. Durch diese Maßnahme werden zudem Redundanzen bei Betriebsstörungen gewährleistet. ■ Durch die Errichtung von Gleiswechsellern soll zudem auf einigen Strecken die Möglichkeit von Linksfahrbetrieben geschaffen werden. Durch diese Maßnahme lässt sich die Notwendigkeit von Schienenersatzverkehren bei geplanten oder operativen Störungen minimieren. 	

II.2.3 Neubaustrecken U-Bahn

U-Bahn-Neubaustrecke Rudow – BER		U7	
		Realisierung	offen
		Priorität	
		Kosten	900 Mio. €
<p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Das Ziel muss sein, den ÖPNV attraktiver und bequemer zu machen, ausreichende Kapazitäten zur Verfügung zu stellen und fehlende schienenseitige Anbindungen zu gewährleisten. U-Bahnen sind Teil des Berliner ÖPNV; entsprechend sollte auch der weitere Ausbau des U-Bahn-Systems geprüft werden. ■ U-Bahn-Neubaustrecken können sich aus unterschiedlichen Gründen anbieten: <ul style="list-style-type: none"> ● zur Schaffung neuer Verknüpfungen; ● zur direkten Verbindung verschiedener Stadtgebiete und ● zur Anbindung von Quartieren, die bisher nicht mit einem leistungsfähigen Schienenverkehrsmittel angebunden sind. ■ Im Folgenden werden die Erkenntnisse der bisherigen Untersuchungen zum Thema, die im Rahmen der parallel erfolgenden Bearbeitung des StEP MoVe erarbeitet wurden, zusammenfassend dargestellt. <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Im Kontext Rudow, Schönefeld und Flughafen BER sind drei verschiedene Varianten in der Diskussion: <ul style="list-style-type: none"> ● Eine Verlängerung der U7 alleine bis zur Landesgrenze oder bis zum S-Bahnhof Schönefeld würde die Erreichbarkeit des BER wegen schnellerer Fahrzeiten alleine mit U-Bahn und Bus sowie die Anbindung von Stadtquartieren innerhalb Berlins verbessern. ● Die Durchbindung zum Flughafen BER wäre für Fahrgäste attraktiv, wäre allerdings mit sehr hohen Baukosten verbunden, ohne dass die bauliche Machbarkeit derzeit nachgewiesen ist. Kapazitätskonkurrenzen und -verlagerungen ergäben sich mit der eigens für den BER errichteten beziehungsweise in Bau befindlichen Infrastruktur (S-Bahn, Dresdner Bahn beziehungsweise Flughafenexpress). Zudem wären Kapazitätsprobleme innerhalb Berlins auf der Bestandsstrecke der U7 zu erwarten. ■ Für die Verlängerung der U7 über Rudow hinaus ist eine Machbarkeitsstudie geplant, die eine qualifizierte Auseinandersetzung mit folgenden Fragestellungen erlaubt: <ul style="list-style-type: none"> ● Nutzbarkeit der auf Berliner Landesgebiet gesicherten Trasse; ● Kompatibilität mit Bebauungsplänen in der Entwicklungsregion Schönefeld; ● (technische) Realisierbarkeit der direkten Anbindung des BER. 			

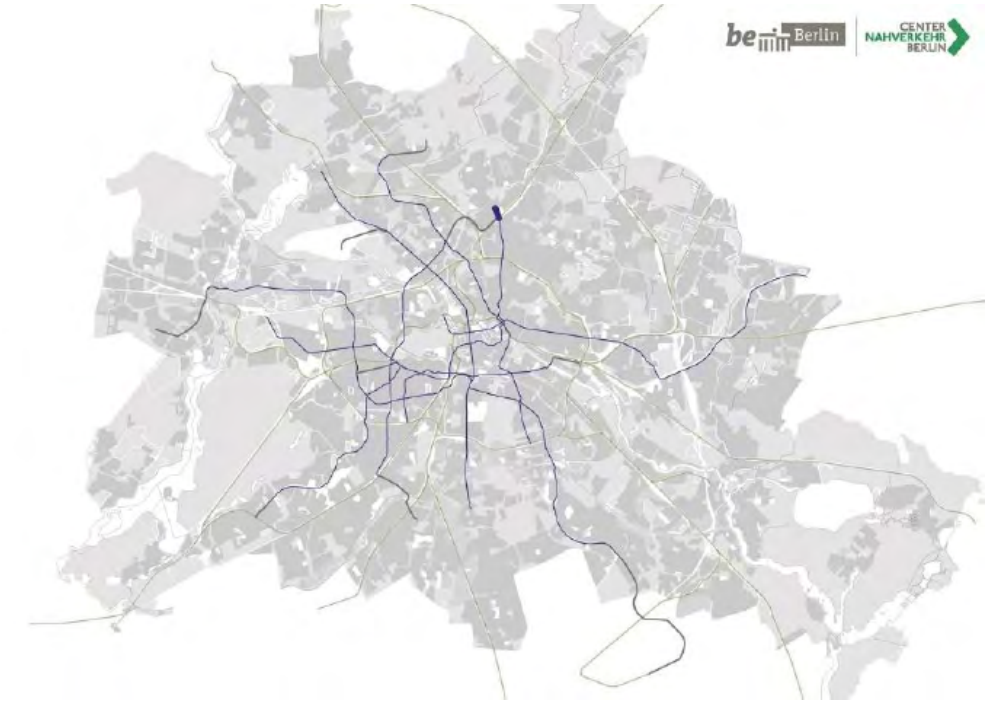
U-Bahn-Neubaustrecke Uhlandstraße – Adenauerplatz		U1	
	Realisierung	offen	
	Priorität		
	Kosten	180 Mio. €	

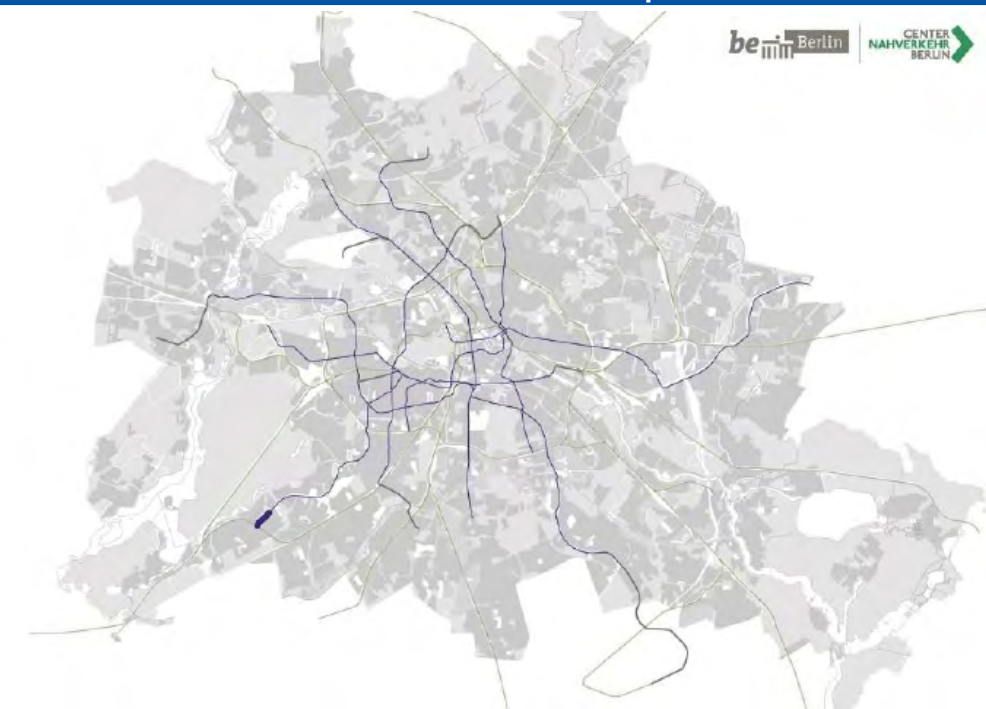
Hintergrund:

- Das Ziel muss sein, den ÖPNV attraktiver und bequemer zu machen, ausreichende Kapazitäten zur Verfügung zu stellen und fehlende schienenseitige Anbindungen zu gewährleisten. U-Bahnen sind Teil des Berliner ÖPNV; entsprechend sollte auch der weitere Ausbau des U-Bahn-Systems geprüft werden.
- U-Bahn-Neubaustrecken können sich aus unterschiedlichen Gründen anbieten:
 - zur Schaffung neuer Verknüpfungen;
 - zur direkten Verbindung verschiedener Stadtgebiete und
 - zur Anbindung von Quartieren, die bisher nicht mit einem leistungsfähigen Schienenverkehrsmittel angebunden sind.
- Im Folgenden werden die Erkenntnisse der bisherigen Untersuchungen zum Thema, die im Rahmen der parallel erfolgenden Bearbeitung des StEP MoVe erarbeitet wurden, zusammenfassend dargestellt.

Begründung:

- Im Umfeld der Strecke besteht ein hohes Potenzial aufgrund von Wohnen und Arbeitsplätzen.
- Die Maßnahme bietet aus Netzgesichtspunkten gewisse Vorteile, weil hierüber andere Wegebeziehungen durch den Umstieg zur U7 und damit großräumige Routenalternativen bestünden. Allerdings verkehren auf dem Kurfürstendamm starke Busströme, die einer Anbindung des Grunewalds an den Zoo und den Wittenbergplatz dienen und bei Realisierung einer U-Bahn gegebenenfalls erhalten bleiben müssten oder zu einem Umsteigezwang am Adenauerplatz führen würden.
- Die derzeitigen Abschätzungen gehen von moderaten Kosten aus, allerdings wäre aufgrund der Höhenlage der U-Bahn weitgehend in offener Bauweise zu arbeiten, was während der Bauzeit deutliche Beeinträchtigung des Verkehrs und inklusive des Busverkehrs auf dem Kurfürstendamm zur Folge hätte.
- Die Maßnahme sollte weiterhin planerisch gesichert werden und aus Netzgründen mittelfristig weiterverfolgt werden.

U-Bahn-Neubaustrecke S+U Pankow – Pankow Kirche		U2	
		Realisierung	offen
		Priorität	
		Kosten	100 Mio. €
Hintergrund:			
<ul style="list-style-type: none"> ■ Das Ziel muss sein, den ÖPNV attraktiver und bequemer zu machen, ausreichende Kapazitäten zur Verfügung zu stellen und fehlende schienenseitige Anbindungen zu gewährleisten. U-Bahnen sind Teil des Berliner ÖPNV; entsprechend sollte auch der weitere Ausbau des U-Bahn-Systems geprüft werden. ■ U-Bahn-Neubaustrecken können sich aus unterschiedlichen Gründen anbieten: <ul style="list-style-type: none"> ● zur Schaffung neuer Verknüpfungen; ● zur direkten Verbindung verschiedener Stadtgebiete und ● zur Anbindung von Quartieren, die bisher nicht mit einem leistungsfähigen Schienenverkehrsmittel angebunden sind. ■ Im Folgenden werden die Erkenntnisse der bisherigen Untersuchungen zum Thema, die im Rahmen der parallel erfolgenden Bearbeitung des StEP MoVe erarbeitet wurden, zusammenfassend dargestellt. 			
Begründung:			
<ul style="list-style-type: none"> ■ Eine Verlängerung der U2 nach Pankow Kirche würde auf bestehenden Vorratsbauten aufbauen und nur eine kurze Neubaustrecke erfordern. ■ Ein wesentlicher Vorteil bestünde in der Entzerrung der Verkehrsströme am S+U-Bahnhof Pankow, da künftig bereits am Bahnhof Pankow Kirche beziehungsweise das Pankower Ortsteilzentrum direkt mit der U2 angebunden werden könnte. 			

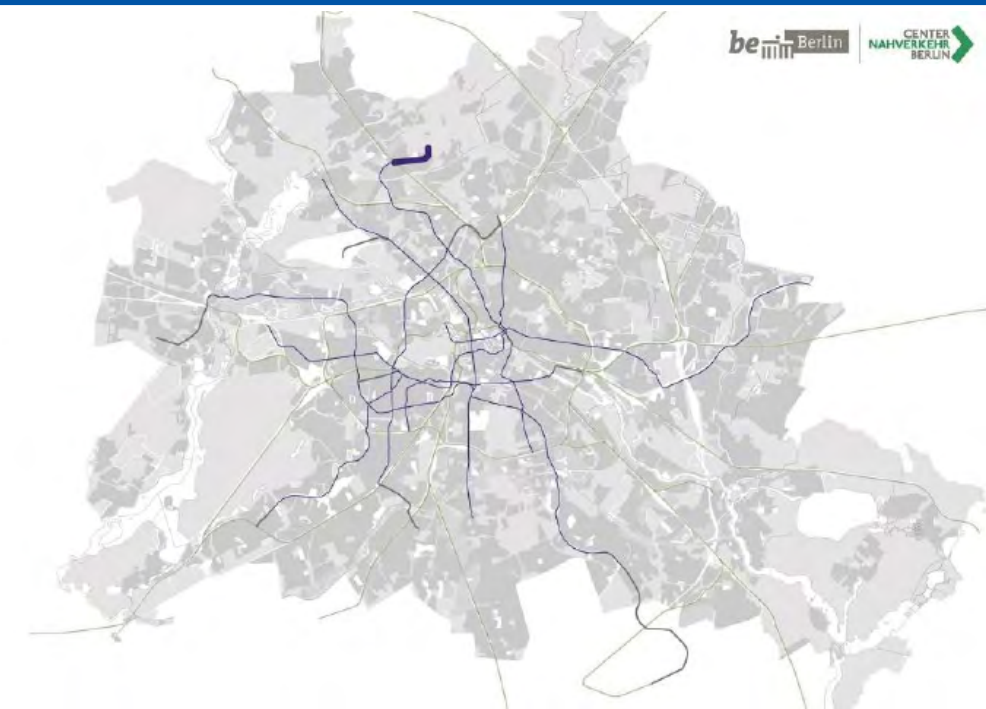
U-Bahn-Neubaustrecke Krumme Lanke – Mexikoplatz		U3	
	Realisierung	offen	
	Priorität		
	Kosten	120 Mio. €	

Hintergrund:

- Das Ziel muss sein, den ÖPNV attraktiver und bequemer zu machen, ausreichende Kapazitäten zur Verfügung zu stellen und fehlende schienenseitige Anbindungen zu gewährleisten. U-Bahnen sind Teil des Berliner ÖPNV; entsprechend sollte auch der weitere Ausbau des U-Bahn-Systems geprüft werden.
- U-Bahn-Neubaustrecken können sich aus unterschiedlichen Gründen anbieten:
 - zur Schaffung neuer Verknüpfungen;
 - zur direkten Verbindung verschiedener Stadtgebiete und
 - zur Anbindung von Quartieren, die bisher nicht mit einem leistungsfähigen Schienenverkehrsmittel angebunden sind.
- Im Folgenden werden die Erkenntnisse der bisherigen Untersuchungen zum Thema, die im Rahmen der parallel erfolgenden Bearbeitung des StEP MoVe erarbeitet wurden, zusammenfassend dargestellt.

Begründung:

- Die Verlängerung der U3 bis zum S-Bahnhof Mexikoplatz würde einen Lückenschluss im Schnellbahnnetz (U-Bahn/S-Bahn) darstellen.
- Hierbei ergäben sich nach derzeitigem Kenntnisstand geringe Baukosten bei einer vergleichsweise einfachen Realisierung.
- Allerdings wären vor allem lokale Wirkungen der Maßnahme zu erwarten und kein wesentlicher Beitrag zur Steigerung des ÖPNV-Anteils in der wachsenden Stadt.
- Das Projekt könnte mit geringem Aufwand umgesetzt werden, aufgrund der Netzbedeutung wird derzeit eine mittelfristige Weiterverfolgung vorgeschlagen.

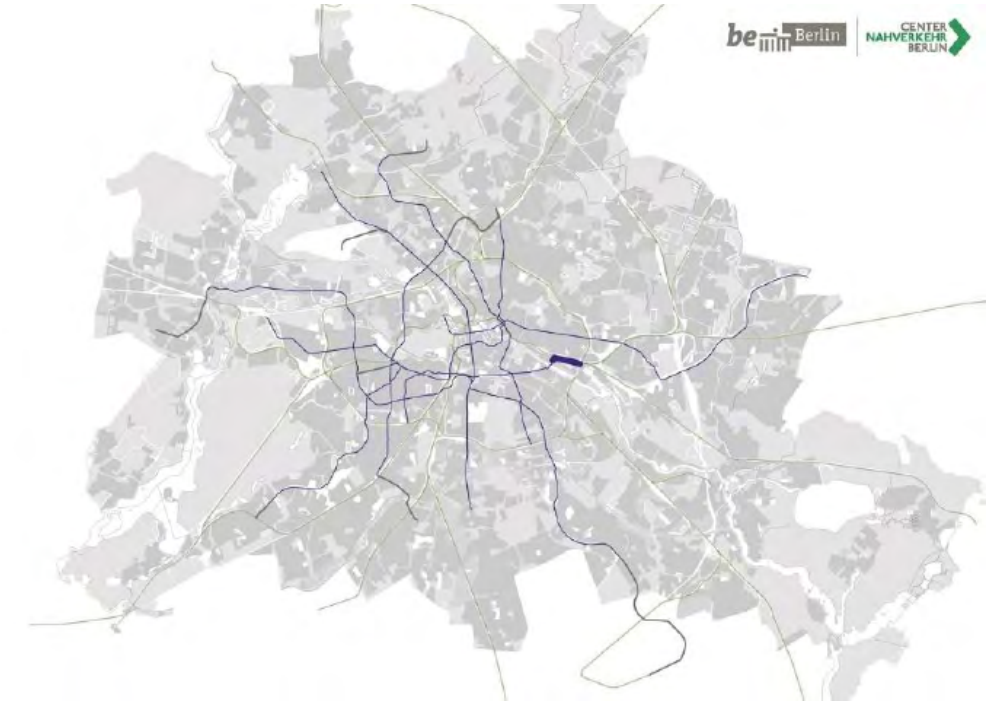
U-Bahn-Neubaustrecke Wittenau – Märkisches Viertel		U8	
		Realisierung	offen
		Priorität	
		Kosten	240 Mio. €

Hintergrund:

- Das Ziel muss sein, den ÖPNV attraktiver und bequemer zu machen, ausreichende Kapazitäten zur Verfügung zu stellen und fehlende schienenseitige Anbindungen zu gewährleisten. U-Bahnen sind Teil des Berliner ÖPNV; entsprechend sollte auch der weitere Ausbau des U-Bahn-Systems geprüft werden.
- U-Bahn-Neubaustrecken können sich aus unterschiedlichen Gründen anbieten:
 - zur Schaffung neuer Verknüpfungen;
 - zur direkten Verbindung verschiedener Stadtgebiete und
 - zur Anbindung von Quartieren, die bisher nicht mit einem leistungsfähigen Schienenverkehrsmittel angebunden sind.
- Im Folgenden werden die Erkenntnisse der bisherigen Untersuchungen zum Thema, die im Rahmen der parallel erfolgenden Bearbeitung des StEP MoVe erarbeitet wurden, zusammenfassend dargestellt.

Begründung:

- Für die Anbindung des Märkischen Viertels – eines der größten zusammenhängenden Siedlungsgebiete hoher Dichte – an das U-Bahn-Netz werden verschiedene Verlängerungsoptionen erwogen. Feinerschließungen würden über Busverkehre erfolgen.
- Durch den Wegfall des Umsteigezwangs auf den Bus am S+U-Bahnhof Wittenau würde der ÖPNV attraktiver und die Auslastung des bestehenden Nordabschnitts der U8 würde sich erhöhen.
- Mit der im Rahmen der Überlegungen zu i2030 getroffenen Entscheidung zu einer Reaktivierung der Heidekrautbahn würde das Märkische Viertel mit einem neuen Bahnhof an den Regionalverkehr angeschlossen. Bei diesen Planungen muss der Umgang mit der U8 mitgedacht werden.

U-Bahn-Neubaustrecke Warschauer Straße – Ostkreuz		U1	
		Realisierung	offen
		Priorität	
		Kosten	100 Mio. €
<p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Das Ziel muss sein, den ÖPNV attraktiver und bequemer zu machen, ausreichende Kapazitäten zur Verfügung zu stellen und fehlende schienenseitige Anbindungen zu gewährleisten. U-Bahnen sind Teil des Berliner ÖPNV; entsprechend sollte auch der weitere Ausbau des U-Bahn-Systems geprüft werden. ■ U-Bahn-Neubaustrecken können sich aus unterschiedlichen Gründen anbieten: <ul style="list-style-type: none"> ● zur Schaffung neuer Verknüpfungen; ● zur direkten Verbindung verschiedener Stadtgebiete und ● zur Anbindung von Quartieren, die bisher nicht mit einem leistungsfähigen Schienenverkehrsmittel angebunden sind. ■ Im Folgenden werden die Erkenntnisse der bisherigen Untersuchungen zum Thema, die im Rahmen der parallel erfolgenden Bearbeitung des StEP MoVe erarbeitet wurden, zusammenfassend dargestellt. <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mit der Verlängerung werden am Ostkreuz direkte Umsteigemöglichkeiten zur Regionalbahn und zur Ringbahn geschaffen und deutlich attraktivere Umsteigewege zwischen Stadtbahn und U1 angeboten. ■ Der vorgesehene Zwischenbahnhof Modersohnbrücke verbessert die Erschließung der Wohngebiete nördlich und südlich der Brücke signifikant. ■ Die Hälfte des prognostizierten Aufkommens der U-Bahn-Verlängerung käme zwar durch eine Verlagerung der parallel verkehrenden S-Bahn zustande, allerdings würde auf diese Weise die U-Bahn an einen zentralen Bahnhof Berlins angebunden. ■ Eine mögliche Trasse ist identifiziert, die bauliche Umsetzbarkeit wird jedoch mit dem anstehenden Abschluss der Bauarbeiten am Ostkreuz schwierig. 			

II.2.4 Fahrzeugbeschaffung U-Bahn

Ersatz- und Erweiterungsbeschaffung von Fahrzeugen für die U-Bahn	U1	
	Realisierung	2020–2035
	Priorität	vordringlich
	Kosten	2,3 Mrd. €
Hintergrund:		
<ul style="list-style-type: none"> ■ Die U-Bahn hat beim Kleinprofil einen sehr heterogenen Fahrzeugpark. Neben Fahrzeugen aus den 1960er-, 1970er-, 1980er- und 1990er-Jahren wurden in den 2000er-Jahren mit den HK-Zügen moderne Fahrzeuge an die BVG geliefert. ■ Im U-Bahn-Großprofil sind insgesamt 704 Wagen aus verschiedenen Baujahren von 1974 bis 2001 im Einsatz. ■ Derzeit werden dem Wagenpark (sowohl Groß- als auch Kleinprofil) mit der neuen Baureihe IK weitere Neufahrzeuge zugeführt, mit denen überwiegend abgängige Fahrzeuge ersetzt werden. ■ Ein Großteil der Fahrzeugflotte wird in der Laufzeit des Bedarfsplanes seine technische Nutzungsdauer von circa 30 bis 40 Jahren deutlich übersteigen. ■ Darüber hinaus ist der derzeitige Fahrzeugpark der BVG am Bestandsangebot ausgelegt. Für Mehrleistungen reicht die Fahrzeugflotte nicht aus. 		
Begründung:		
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrzeugmehrbedarf <ul style="list-style-type: none"> ● Zur Abdeckung des kontinuierlichen Nachfrageanstieges in der wachsenden Stadt reagiert der Aufgabenträger mit Mehrleistungen und dem Einsatz längerer Züge. Für diese Leistungsmehrung ist eine Erweiterung des Fahrzeugparks mit zusätzlichen Wagen notwendig. ■ Ersatzbeschaffung <ul style="list-style-type: none"> ● Mit der zunehmenden Lebensdauer von Schienenfahrzeugen steigt der Instandhaltungsaufwand zur Gewährleistung der Verfügbarkeit und Betriebssicherheit. Die Erbringung des Fahrplanbedarfs kann nicht sichergestellt werden. ● Insbesondere bei den in den 1970er-Jahren beschafften Fahrzeugen wurden seitens der BVG sämtliche lebensdauerverlängernden Maßnahmen ausgeschöpft. ● Moderne Fahrzeuge zeichnen sich unter anderem durch moderne Kommunikations- und Informationsanlagen, Barrierefreiheit und fahrgastfreundliche Fahrzeugkonfigurationen aus und ermöglichen somit einen höheren Komfort für die Fahrgäste. ● Zudem genügen moderne Fahrzeuge dem Stand der Technik in Bezug auf Energierückspeisung und Instandhaltung. ● In Anbetracht der technischen, wirtschaftlichen und verkehrlichen Vorteile moderner Fahrzeuge ist die Ersatzbeschaffung altersbedingt ausscheidender Fahrzeuge geboten. 		

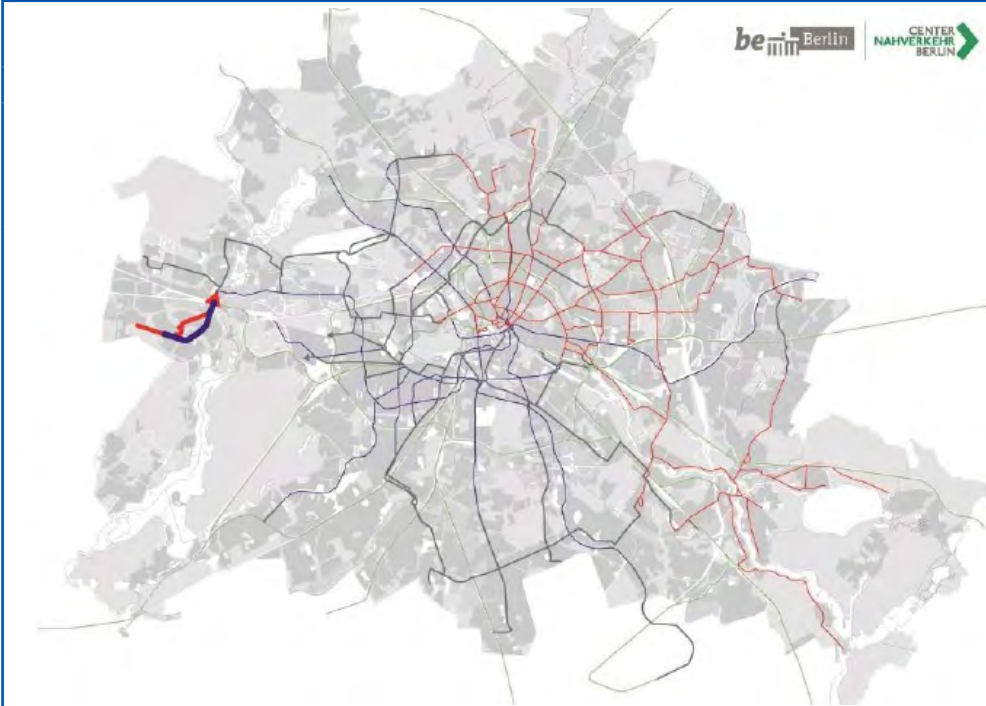
II.3 ÖPNV-Trasse

Für die Anbindung und Erschließung bestimmter Stadtgebiete ergeben sich infolge der bestehenden Netzstruktur unterschiedliche Angebotsperspektiven, die im Rahmen eines Verkehrsmittelvergleichs gegeneinander abgewogen werden müssen. So lassen sich mit der Verlängerung bestehender U-Bahn-Achsen attraktive und leistungsfähige ÖPNV-Verbindungen realisieren. Allerdings sind U-Bahn-Strecken durch lange Planungs- und Bauzeiten und hohe Investitionskosten gekennzeichnet. Dagegen lässt sich mit der Straßenbahn perspektivisch ein dichtes und leistungsfähiges Schienennetz in Gebieten entwickeln, die bisher vornehmlich vom Busverkehr geprägt sind. Damit können mittelfristig verschiedene Verkehrsbedürfnisse adäquat abgedeckt werden. Für die Realisierung von Straßenbahnstrecken sind vergleichsweise kurze Planungs- und Bauzeiten und geringe Investitionskosten erforderlich.

Die Realisierung der Strecken als Straßenbahn oder U-Bahn ist entsprechend in Abhängigkeit der verkehrlichen Bewertungen und weiteren Untersuchungen zu entscheiden.

Strecken	Kosten	Priorität	Realisierung	Anmerkung
schienengebundene Erschließung der Achse Rathaus Spandau – Heerstraße Nord	für Tram vgl. Kap. II.1 450 Mio. € (Verlängerung U7)		2029 (wenn Tram) offen (wenn U-Bahn)	vgl. Steckbrief
schienengebundene Erschließung UTR	für Tram vgl. Kap. II.1 Strecke Jungfernheide – UTR – Schumacher Quartier 405 Mio. € (Verlängerung U6)		2025 (wenn Tram) offen (wenn U-Bahn)	vgl. Steckbrief Für die Erschließung des Schumacher Quartiers und des UTR wird in einer Machbarkeitsstudie untersucht, ob die vorgesehenen Erschließungsziele mit einer Ausfädelung der U6 erreicht werden und ob diese technisch umsetzbar ist, als Voraussetzung für weitergehende Entscheidungen.
schienengebundene Erschließung der Achse Osloer Straße – Pankow	für Tram vgl. Kap. II.1 Strecke Pankow – Wollank- straße – Turmstra- ße 585 Mio. € (Verlängerung U9)		2031 (wenn Tram) offen (wenn U-Bahn)	vgl. Steckbrief
schienengebundene Erschließung der Achse Rathaus Steglitz – Lankwitz	für Tram vgl. Kap. II.1 Strecke Marienfelde – Lank- witz – Rathaus Steglitz 480 Mio. € (Verlängerung U9)		offen	vgl. Steckbrief Erarbeitung eines Systementscheids mit einer alternativen Straßenbahnstrecke.

Rathaus Spandau – Heerstraße Nord



Realisierung	2029 (Tram) offen (U-Bahn)
Priorität	
Kosten	70 Mio. € (Tram) 450 Mio. € (U-Bahn)


Hintergrund:

- Zur Erreichung der Modal-Split-Ziele des Landes Berlin ist der ÖPNV bedarfsgerecht auszubauen. Eine besondere Bedeutung hat dabei die leistungsfähige Anbindung von Wohnungs-, Freizeit-, Bildungs- und Arbeitsplatzstandorten.
- Der Bezirk Spandau wird ausschließlich mit Busverkehren erschlossen.
- Entlang der Strecke besteht bereits heute ein hohes Nutzerpotenzial durch sehr hohe Wohndichte und abschnittsweise hohe Gewerbe- und Einzelhandelsdichte.
- Die Wilhelmstadt und Rudolf-Wissell-Siedlung gehören zu den größten Wohnsiedlungen Berlins ohne mittelbaren Schienenverkehrsanschluss.
- Die Verkehrsströme konzentrieren sich auf den S- und U-Bahnhof Spandau.
- Trotz dichter Takte im Busverkehr treten regelmäßig Kapazitätsengpässe/Überfüllungen auf. Mit weiterem Wachstum stößt der Busverkehr im Bezirk an die Systemgrenze ⇒ Systemumstellung ist bereits zeitnah zwingend erforderlich.
- Straßenbahn- und U-Bahn-Systeme erreichen gegenüber Bussystemen deutlich höhere Leistungsfähigkeiten. Sie sind daher prädestiniert, die zusätzliche Nachfrage infolge neuer Wohngebiete aufzunehmen.
- Durch größtenteils unabhängige Fahrwege zeichnen sich schienengebundene Verkehrsmittel durch eine hohe Angebotsqualität aus.
- U-Bahn-Systeme gehören darüber hinaus zum übergeordneten Schnellbahnnetz, welches sich durch eine hohe Leistungsfähigkeit und kurze Reisezeiten auszeichnet. Entsprechend weisen U-Bahnen eine hohe Attraktivität auf.

Begründung:

- Systemumstellung vom Busverkehr auf schienengebundene Verkehrsmittel sollten zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebots perspektivisch geprüft werden
- Mit der Durchbindung der U-Bahn würde eine der am Stadtrand befindlichen Großwohnsiedlungen erschlossen. Die bisher auf den Bahnhof Spandau konzentrierten Verkehrsströme würden entzerrt. Es würden Direktverbindungen in die Berliner Innenstadt geschaffen.
- Die Straßenbahn ist schneller realisierbar als die U-Bahn und hat eine höhere Erschließungswirkung. Zudem könnte mit einem eigenständigen Spandauer Straßenbahnnetz eine hohe lokale Netzwirkung erzielt werden und es könnten mehr Direktfahrten in Spandau realisiert werden.
- Die Realisierung der Strecke als U-Bahn und/oder Straßenbahn ist in Abhängigkeit der verkehrlichen Bewertungen und weiterer Untersuchungen zu prüfen.

Schienegebundene Erschließung UTR

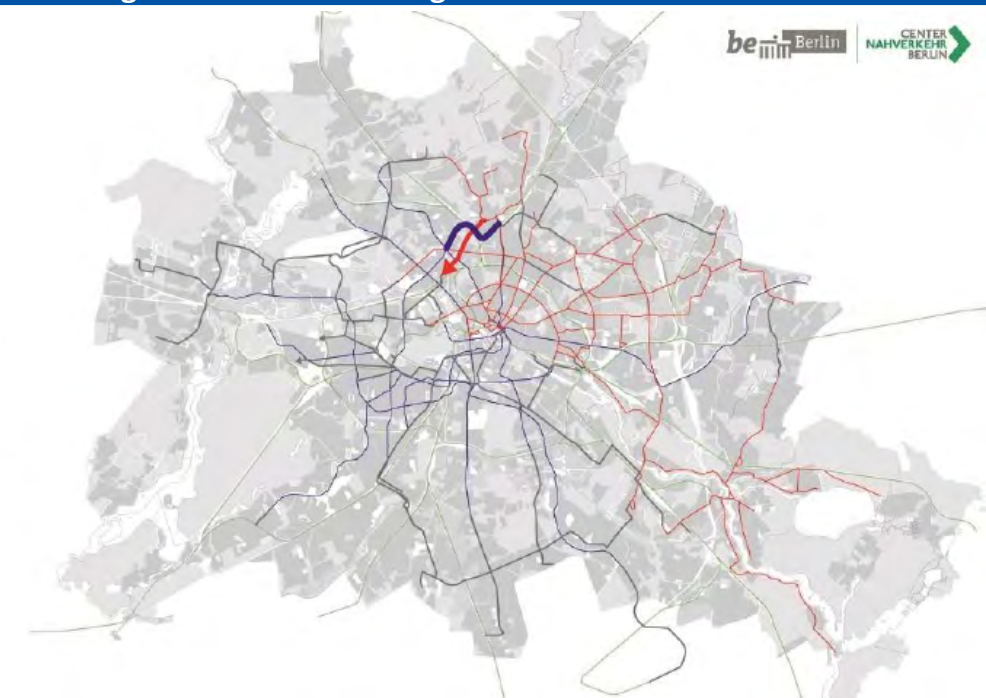
	Realisierung	2025 (Tram) offen (U-Bahn)
	Priorität	
	Kosten	90 Mio. € (Tramstrecke Jungfernhede - UTR - Schumacher Quartier) 405 Mio. € (U-Bahn)

Hintergrund:

- Zur Erreichung der Modal-Split-Ziele des Landes Berlin ist der ÖPNV bedarfsgerecht auszubauen. Eine besondere Bedeutung hat dabei die leistungsfähige Anbindung von neuen Wohnungs-, Freizeit-, Bildungs- und Arbeitsplatzstandorten.
- Mit der Einstellung des Flugbetriebes am Flughafen Tegel entsteht auf der dort freiwerdenden Fläche ein großes städtebauliches Entwicklungsgebiet mit bis zu 6.000 neuen Wohneinheiten und wissenschaftlichen Einrichtungen (Beuth-Hochschule, Urban Tech Republic (UTR)).
- Straßenbahn- und U-Bahn-Systeme erreichen gegenüber Bussystemen deutlich höhere Leistungsfähigkeiten. Sie sind daher prädestiniert, die zusätzliche Nachfrage infolge neuer Wohngebiete aufzunehmen. Durch größtenteils unabhängige Fahrwege besitzen schienegebundene Verkehrsmittel eine hohe Angebotsqualität.
- U-Bahn-Systeme gehören darüber hinaus zum übergeordneten Schnellbahnnetz, welches sich durch eine hohe Leistungsfähigkeit und kurze Reisezeiten auszeichnet. Entsprechend weisen U-Bahnen eine hohe Attraktivität auf.

Begründung:

- Die Realisierbarkeit der Straßenbahn ist kurzfristig nicht möglich, weil die vorgesehene Straßenbahn derzeit lediglich bis Hauptbahnhof verkehrt und die Trasse von Süden entlang der Autobahn mit der anstehenden Sanierung der Rudolf-Wissell-Brücke kollidiert. Ob es hier eine Lösung gibt, vorzeitig eine Straßenbahn an die UTR heranzuführen, wird in 2019 betrachtet.
- Für die U-Bahn ist zu beachten, dass eine oberirdische Führung auf dem Gelände der mit dem Masterplan wegen der Zerschneidungswirkung ausgeschlossen wurde.
- Neben der Frage einer möglichen Straßenbahntrasse wäre es für die Klärung einer Weiterführung einer U-Bahn zwingend, die bauliche Machbarkeit einer U-Bahn-Netzerweiterung zu überprüfen.
- Die Fragen hierzu lauten:
 - Ist eine unterirdische Ausfädelung vor dem Kurt-Schumacher-Platz und damit eine unterirdische Anbindung des Schumacher Quartiers und der UTR überhaupt möglich?
 - Welche Kosten ergäben sich hieraus?
- Erst mit diesen Erkenntnissen ist es sinnvoll zu überlegen, ob eine Nutzen-Kosten-Untersuchung beziehungsweise Standardisierte Bewertung beauftragt werden soll.
- Die Realisierung der Strecke als U-Bahn und/oder Straßenbahn ist in Abhängigkeit der verkehrlichen Bewertungen und weiterer Untersuchungen zu prüfen.

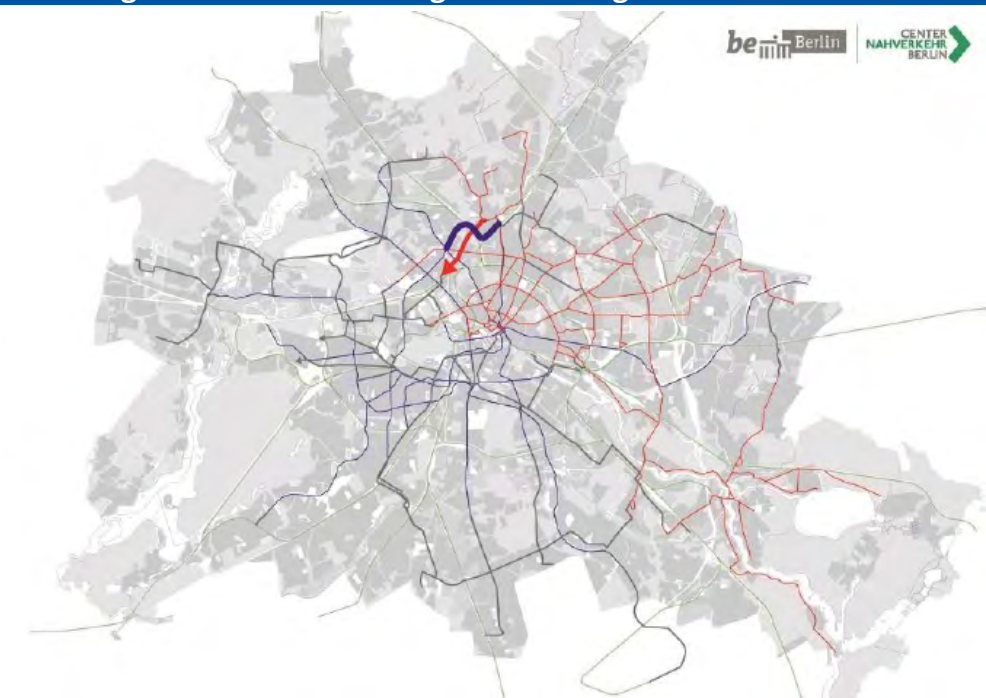
Schienengebundene Erschließung Osloer Straße – Pankow		
	Realisierung	2031 (Tram) offen (U-Bahn)
	Priorität	
	Kosten	100 Mio. € (Tramstrecke Pankow – Wol- lankstraße – Turmstraße) 585 Mio. € (U-Bahn)

Hintergrund:

- Zur Erreichung der Modal-Split-Ziele des Landes Berlin ist der ÖPNV bedarfsgerecht auszubauen. Eine besondere Bedeutung hat dabei die leistungsfähige Anbindung von Wohnungs-, Freizeit-, Bildungs- und Arbeitsplatzstandorten.
- Verkehrsströme in Pankow konzentrieren sich auf S+U Pankow.
- Das Pankower Tor stellt ein Nadelöhr für die Leistungsfähigkeit im Bus- und Straßenbahnverkehr dar.
- Straßenbahn- und U-Bahn-Systeme erreichen gegenüber Bussystemen deutlich höhere Leistungsfähigkeiten. Sie sind daher prädestiniert, die zusätzliche Nachfrage infolge neuer Wohngebiete aufzunehmen. Durch größtenteils unabhängige Fahrwege besitzen schienengebundene Verkehrsmittel eine hohe Angebotsqualität.
- U-Bahn-Systeme gehören darüber hinaus zum übergeordneten Schnellbahnnetz, welches sich durch eine hohe Leistungsfähigkeit und kurze Reisezeiten auszeichnet. Entsprechend weisen U-Bahnen eine hohe Attraktivität auf.

Begründung:

- Systemumstellung vom Busverkehr auf schienengebundene Verkehrsmittel sollten zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebots perspektivisch geprüft werden
- Die U-Bahn würde kurze und direkte Verbindungen in die City-West ermöglichen. Allerdings würden mit dieser Verbindung grundsätzlich kaum neue Verkehrsbeziehungen erschlossen, die derzeit nicht auch mit maximal 1 Umstieg gegeben sind. Ferner würde sich Parallelverkehr mit der bereits im Bau befindlichen S21 ergeben.
- Die Straßenbahn entfaltet eine höhere lokale Netzwirkung und bietet lokal mehr Direktverbindungen. Im Kontext mit weiteren geplanten Straßenbahnprojekten im Umfeld Europa-City und Moabit und den bereits vorhandenen Strecken Seestraße und Pankow würde sich eine positive Netzwirkung ergeben.
- Die Straßenbahnstrecke ist zudem Bestandteil des Koalitionsvertrages.
- Die Realisierung der Strecke als U-Bahn und/oder Straßenbahn ist in Abhängigkeit der verkehrlichen Bewertungen und weiterer Untersuchungen zu prüfen.

Schienengebundene Erschließung Rathaus Steglitz – Lankwitz		
	Realisierung	offen
	Priorität	
	Kosten	130 Mio. € (Tramstrecke Marienfelde – Lankwitz – Rathaus Steg- litz 480 Mio. € (U-Bahn)

Hintergrund:

- Zur Erreichung der Modal-Split-Ziele des Landes Berlin ist der ÖPNV bedarfsgerecht auszubauen. Eine besondere Bedeutung hat dabei die leistungsfähige Anbindung von Wohnungs-, Freizeit-, Bildungs- und Arbeitsplatzstandorten.
- Zwischen Lankwitz und dem Stadtteilzentrum Rathaus Steglitz bestehen enge Verkehrsbeziehungen, am Rathaus Steglitz besteht Umsteigemöglichkeit in U9 mit Direktverbindung in die City-West.
- Auf dieser Relation verkehren mehrere Buslinien im dichten Takt (< 3 Minuten), der AT bestellt hier neben Spandau die meisten Busleistungen.
- Straßenbahn- und U-Bahn-Systeme erreichen gegenüber Bussystemen deutlich höhere Leistungsfähigkeiten. Sie sind daher prädestiniert, die zusätzliche Nachfrage infolge neuer Wohngebiete aufzunehmen. Durch größtenteils unabhängige Fahrwege besitzen schienengebundene Verkehrsmittel eine hohe Angebotsqualität.
- U-Bahn-Systeme gehören darüber hinaus zum übergeordneten Schnellbahnnetz, welches sich durch eine hohe Leistungsfähigkeit und kurze Reisezeiten auszeichnet. Entsprechend weisen U-Bahnen eine hohe Attraktivität auf.

Begründung:

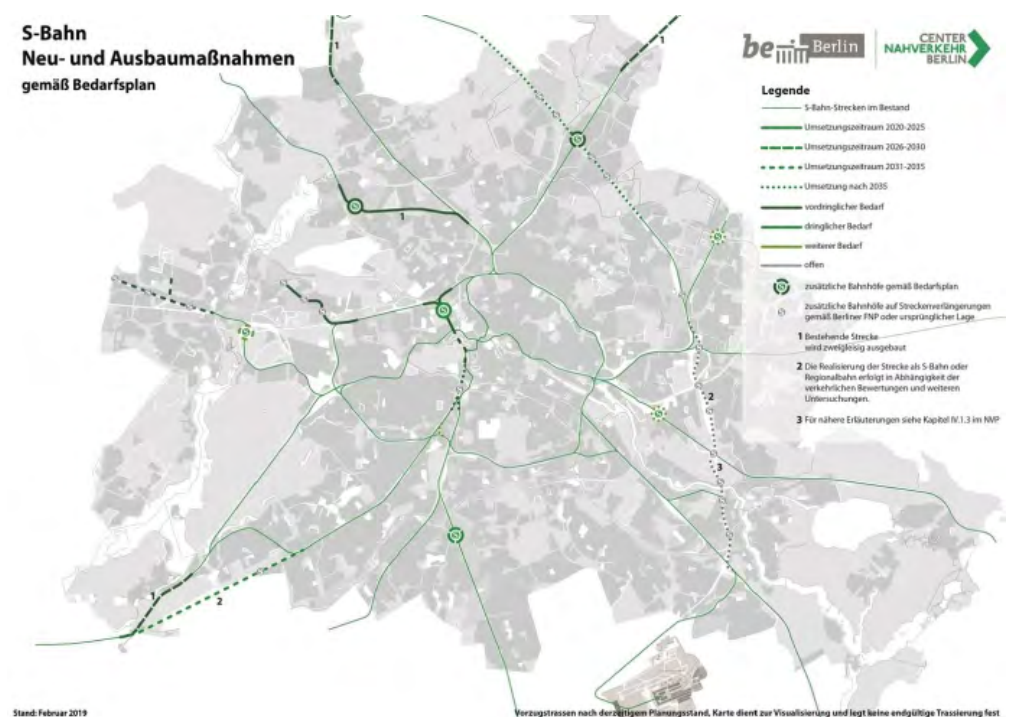
- Eine Systemumstellung vom Busverkehr auf schienengebundene Verkehrsmittel sollte zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebots perspektivisch geprüft werden.
- Mit der U-Bahn erfolgt eine frühzeitige Bündelung der Verkehrsströme in Richtung City-West. In Anbetracht der zahlreichen Linienverzweigungen wären Busleistungen im relevanten Umfang zur Erschließung dennoch weiterhin erforderlich.
- Die Straßenbahn entfaltet eine höhere lokale Netzwerke und bietet lokal mehr Direktverbindungen. Weitere Straßenbahnprojekte sind entlang der Südtangente geplant. Eine Neuordnung des Busverkehrs wäre dann möglich.
- Die Realisierung der Strecke als U-Bahn und/oder Straßenbahn ist in Abhängigkeit der verkehrlichen Bewertungen und weiterer Untersuchungen zu prüfen.

II.4 S-Bahn

Bei der S-Bahn wird mit Priorität der Neubau der S21 vorangetrieben, um den Berliner Hauptbahnhof besser vom Norden und Süden der Stadt anzubinden. Weiterer Bedarf für potenzielle Streckenerweiterungen besteht insbesondere im Spandauer Raum, der in der Fläche derzeit ausschließlich mit dem Busverkehr erschlossen wird. Die entsprechenden Untersuchungen und Planungen für eine Verlängerung der S-Bahn Richtung Albrechtshof beziehungsweise Falkenhagener Feld werden gegenwärtig im Rahmen von i2030 durchgeführt.

Darüber hinaus wird sich das Land verstärkt für Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung und Leistungsfähigkeitserhöhung im bereits vorhandenen S-Bahn-Netz einsetzen. Das betrifft den Neubau von Bahnhöfen, die Einrichtung zusätzlicher Zugänge an bestehenden Bahnhöfen und den zweigleisigen Ausbau bisher eingleisiger Streckenabschnitte.

Weitere Maßnahmen zum Bestandserhalt oder zur Leistungsfähigkeitserhöhung, wie die Schaffung von Abstellkapazitäten für zusätzliche Fahrzeuge, Blockverdichtungen für eine dichtere Zugfolge oder Gleiswechsel für eine flexiblere Disposition liegen grundsätzlich in der Verantwortung des Infrastrukturbetreibers. Die entsprechenden Maßnahmen sind im Bedarfsplan deshalb lediglich nachrichtlich dargestellt.



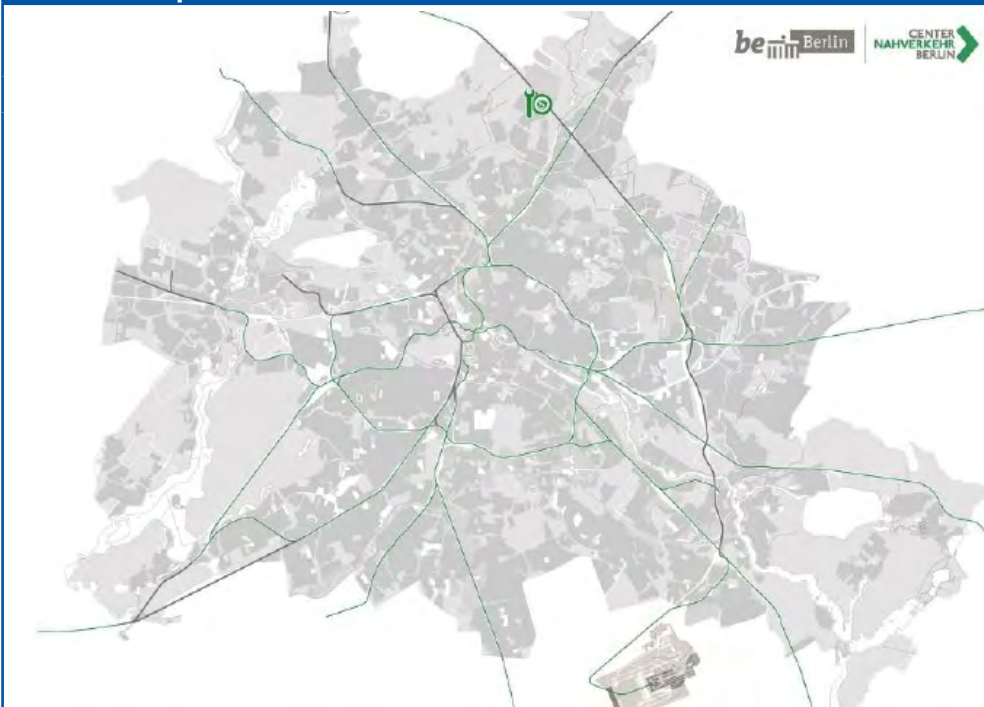
Strecken	Kosten	Priorität	Realisierung	Anmerkung
Weiterentwicklung S-Bahn-Netz				
Blockverdichtungen	30 Mio. €	vordringlich	2020–2035	vgl. Steckbrief
Abstellkapazitäten und Wendeanlagen	150 Mio. €	vordringlich	2020–2035	vgl. Steckbrief
Werkstattkapazitäten	100 Mio. €	vordringlich	2020–2035	vgl. Steckbrief
Zweigleisiger Ausbau zwischen Schönholz und Tegel	95 Mio. €	vordringlich	2020–2025	vgl. Steckbrief
Zweigleisiger Ausbau zwischen Griebnitzsee und Wannsee	70 Mio. €	vordringlich	2026–2030	vgl. Steckbrief
Zweigleisiger Ausbau zwischen Frohnau und Hohen Neuendorf	65 Mio. €	vordringlich	2026–2030	vgl. Steckbrief
Zweigleisiger Ausbau Buch – Bernau	120 Mio. €	vordringlich	2026–2030	vgl. Steckbrief
Verbesserung von Umsteigebeziehungen S-Bahn (insbesondere durch zusätzliche Zugänge)	115 Mio. €	vordringlich	2020–2035	vgl. Steckbrief
Zusätzliche Bahnsteigkanten an bestehenden Bahnhöfen	45 Mio. €	vordringlich	2026–2030	
Weiterer zweigleisiger Ausbau im Ergebnis von i2030	85 Mio. €	weiterer Bedarf	nach 2035	unter anderem auf dem südlichen Abschnitt der S25
Neubaustrecken				
S21 1. BA Berlin Hauptbahnhof – Nordring	900 Mio. € (BA 1 bis 3)	vordringlich	2020–2025	vgl. Steckbrief
S21 2. BA Potsdamer Platz – Berlin Hauptbahnhof		vordringlich	2031–2035	vgl. Steckbrief
S21 3. BA Yorckstraße/Großgörschenstraße – Potsdamer Platz		vordringlich	nach 2035	vgl. Steckbrief und Kapitel IV.1.3 NVP inklusive Bahnhof Gleisdreieck
Reaktivierung der Siemensbahn Gartenfeld – S Jungfernheide	Kostenschätzung nicht möglich aufgrund der kurzfristigen Entscheidung zur Wiederinbetriebnahme der Siemensbahn	vordringlich	2020–2025	vgl. Steckbrief
Berlin-Spandau – Albrechtshof	70 Mio. €	vordringlich	2031–2035	vgl. Steckbrief
Spandau – Falkenhagener Feld	65 Mio. €	vordringlich	2031–35	vgl. Steckbrief
Nahverkehrstangente (Wartenberg – Karower Kreuz – Mühlent Beck-Mühle)	140 Mio. €	vordringlich	nach 2035	Untersuchungen im Rahmen von i2030 Prüfauftrag: Es ist zu prüfen, ob die Realisierung bis 2030 vorzuziehen ist, um die landeseigene Fläche für S-Bahn-Werkstätten und Abstellanlagen an der Schönerlinder Straße besser zu erschließen (vgl. NVP, Kapitel V.1.4)
S21-Verbindungskurve Julius-Leber-Brücke – Südkreuz	20 Mio. €	weiterer Bedarf	nach 2035	
Neubau von Bahnhöfen				
S-Bahnhof Borsigwalde	10 Mio. €	vordringlich	2020–2025	vgl. Steckbrief
Bahnhof Karower Kreuz	20 Mio. €	vordringlich	2026–2030	vgl. Steckbrief Kapitel II.5.1
S-Bahnhof Perleberger Brücke	20 Mio. €	dringlich	2020–2025	vgl. Steckbrief
S-Bahnhof Kamenzer Damm	10 Mio. €	dringlich	2026–2030	vgl. Steckbrief
S-Bahnhof Charlottenburger Chaussee	10 Mio. €	weiterer Bedarf	2031–2035	

Strecken	Kosten	Priorität	Realisierung	Anmerkung
S-Bahnhof Blockdammweg	10 Mio. €	weiterer Bedarf	nach 2035	
S-Bahnhof Wuhletalstraße	10 Mio. €	weiterer Bedarf	nach 2035	
Fahrzeugbeschaffung				
Ersatz- und Neubeschaffung von S-Bahn-Fahrzeugen	2,8 Mrd. €	vordringlich	2020–2035	vgl. Steckbrief

II.4.1 Weiterentwicklung und Engpassbeseitigung S-Bahn-Netz

Blockverdichtungen	
	Realisierung 2020–2035
	Priorität vordringlich
	Kosten 30 Mio. €
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Das Land setzt sich für Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Engpassbeseitigung im Berliner S-Bahn-Verkehr ein. ■ Grundsätzlich verfügt die S-Bahn über ein anforderungsgerecht strukturiertes Verkehrsnetz. ■ Jedoch besteht mit Blick auf die steigende Fahrgastnachfrage infolge der wachsenden Stadt und das Ziel der Modal-Split-Veränderung zugunsten des Umweltverbundes die Notwendigkeit, infrastrukturelle Anpassungen zur Bestellung von zusätzlichen Verkehrsleistungen und zur Verbesserung der Betriebsstabilität bei der S-Bahn umzusetzen. ■ Gemäß Eisenbahnsicherungstechnik darf eine Zugfahrt nur dann in einen vorausliegenden Streckenabschnitt (Blockabschnitt) einfahren, wenn dieser nicht bereits durch einen anderen Zug gesperrt/belegt ist. ■ Die Dichte der Streckenblöcke hat entsprechend einen großen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur. 	
Begründung:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit der Verdichtung von Blockabständen lassen sich die Zugfolgezeiten auf den bestehenden S-Bahn-Strecken erhöhen ■ Hierdurch wird die Bestellung zusätzlicher Fahrten (Verdichtung des Angebots) beziehungsweise die Stabilisierung des bestehenden Angebots möglich. 	

Abstellkapazitäten und Wendeanlagen	
	Realisierung 2020–2035
	Priorität vordringlich
	Kosten 150 Mio. €
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Das Land setzt sich für Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Engpassbeseitigung im Berliner S-Bahn-Verkehr ein. ■ Infolge des Nachfragewachstums werden Taktverdichtungen und Kapazitätserhöhungen auf dem bestehenden S-Bahn-Netz vorgesehen. Zudem wird das bestehende Netz durch Streckenerweiterungen ergänzt. ■ Um das zusätzliche Leistungsvolumen erbringen und zusätzliche Kapazitäten bereitstellen zu können, müssen zusätzliche Fahrzeuge beschafft werden. ■ Mit dem dauerhaften Anstieg der Fahrzeugflotte sind entsprechende Abstellkapazitäten vorzusehen, die auch die Reinigung und leichte Instandhaltung von Fahrzeugen zulassen. 	
Begründung:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Die bestehenden Abstellkapazitäten im Berliner S-Bahn-Netz sind voll ausgeschöpft. ■ Infolge von Angebotsausweitungen in der wachsenden Stadt, dem Einsatz von längeren Zügen und der perspektivischen Erweiterung des S-Bahn-Netzes sind zusätzliche Abstellkapazitäten im Netz zu schaffen, die auch eine leichte Instandhaltung und Reinigung der Fahrzeuge möglich machen. ■ Mit dem Einbau von Wendeanlagen an strategisch bedeutenden Punkten im Netz können die Fahrzeuge bei Störungen flexibel disponiert werden. Fahrtausfällen und Verspätungen kann wirksam begegnet werden. ■ In folgenden Netzteilen sind Abstellanlagen zu prüfen: <ul style="list-style-type: none"> ● Nord-Süd-Netz: Bereits heute existieren nur unzureichende Abstellkapazitäten im Nord-Süd-System. Die Ausweitung der Kapazitäten im Zuge der wachsenden Stadt und des neuen S21-Tunnels machen zusätzliche Anlagen dringend erforderlich. ● Stadtbahnnetz: Infolge der Mehrbestellungen von Verkehrsleistungen nach 2023 werden zusätzliche S-Bahn-Wagen beschafft, für die entsprechende Abstellkapazitäten notwendig werden. ● Ringbahnnetz: Verbesserung der Abstellmöglichkeiten auf dem Nordring insbesondere für eine bessere Disposition bei Baumaßnahmen. 	

Werkstattkapazitäten

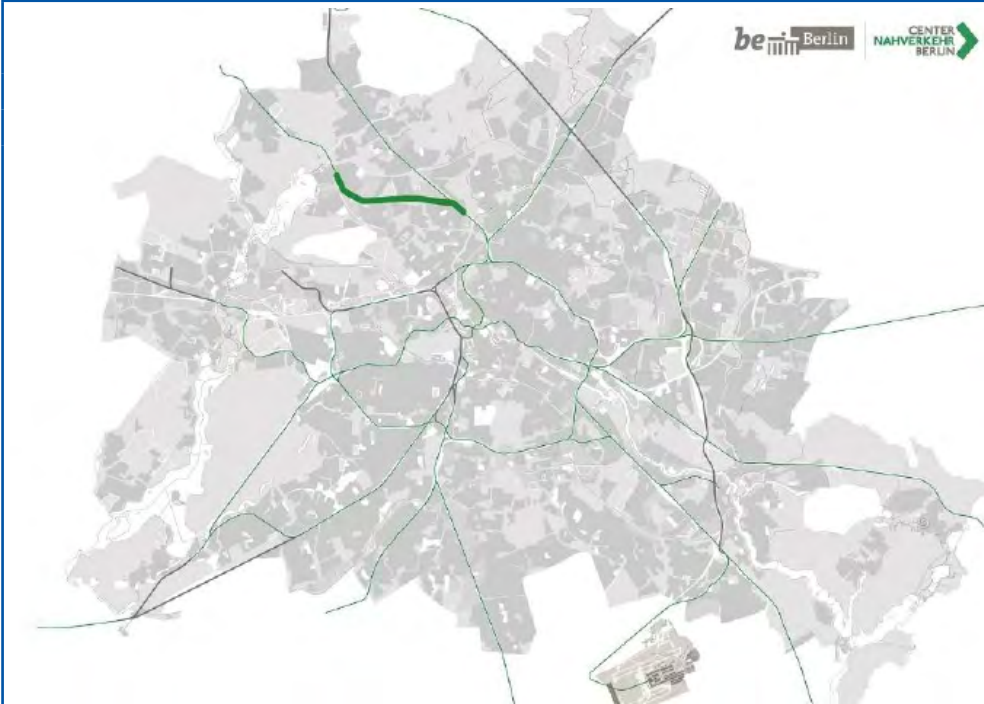
Realisierung	2020–2035
Priorität	vordringlich
Kosten	100 Mio. €

Hintergrund:

- Die derzeit in den Teilnetzen Stadtbahn und Nord-Süd eingesetzten S-Bahn-Fahrzeuge (500 Viertelzüge der BR 481/82) sind ab Mitte der 2020er-Jahre bis 2033 altersbedingt durch Neufahrzeuge zu ersetzen.
- Für Mehrleistungen in der wachsenden Stadt sollen die Kapazität der neuen Flotte darüber hinaus um zusätzlich 102 bis 190 weitere Viertelzüge erhöht werden.
- Für die Abstellung und die Durchführung der Arbeiten der Fahrzeuginstandhaltung und Reinigung dieser erweiterten Flotte sind Anlagen erforderlich, die hinsichtlich Verfügbarkeit, Ausstattung und Dimensionierung dahingehend optimiert sind.
- Hierfür müssen geeignete Standorte in unmittelbarer räumlicher Lage zum S-Bahn-Netz gesichert sein.

Begründung:

- Die bestehenden Instandhaltungsanlagen befinden sich im Eigentum der S-Bahn Berlin GmbH. Für die Praktikabilität der rechtlich zwingenden wettbewerblichen Vergabe der Verkehrsleistungserbringung und der hierfür nötigen Instandhaltungsleistungen ist eine wettbewerbsneutrale Nutzbarkeit von Instandhaltungseinrichtungen erforderlich.
- Inwieweit dies mit den Bestandseinrichtungen der S-Bahn Berlin GmbH möglich ist, ist auch von deren Positionierung hierzu abhängig. Eine Abhängigkeit von den strategischen Erwägungen des DB-Konzerns liegt nicht im Interesse des Landes Berlin.
- Deshalb, aber auch weil Neufahrzeuge für eine hochwertige und effiziente Wartung moderne, neue Instandhaltungseinrichtungen erfordern, ist es wichtig, dass es auch Alternativstandorte für möglichen Werkstattneubau gibt.
- Daher erwägt das Land Berlin, eine bereits landeseigene Fläche an der Schönenerlinder Straße für die Errichtung einer Werkstatt verfügbar zu machen. Entsprechend den Markterfordernissen sollten erforderlichenfalls weitere Flächen mit Eignung als potenzieller Werkstattstandort entsprechend gesichert werden.
- Im Bereich der Abstellanlagen ist für die größer werdende Gesamtflotte eine Erweiterung der Kapazitäten erforderlich. Hierfür kommen von der DB Netz AG jedem Verkehrsunternehmen diskriminierungsfrei anzubietende zusätzliche Einrichtungen ebenso in Frage wie mögliche Abstellkapazitäten in den oben genannten Werkstätten.

Zweigleisiger Ausbau zwischen Schönholz und Tegel**S25**

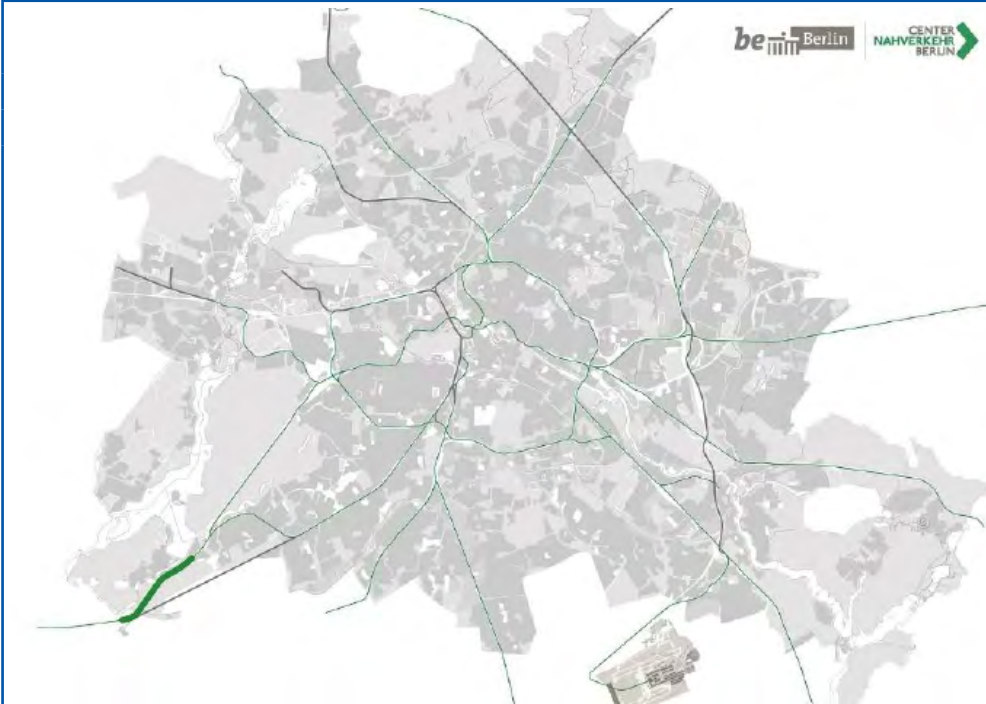
Realisierung	2020–2025
Priorität	vordringlich
Kosten	95 Mio. €
Länge	6,9 km

Hintergrund:

- Das Land setzt sich für Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Engpassbeseitigung im Berliner S-Bahn-Verkehr ein.
- Grundsätzlich verfügt die S-Bahn über ein anforderungsgerecht strukturiertes Verkehrsnetz.
- Jedoch besteht mit Blick auf die steigende Fahrgastnachfrage infolge der wachsenden Stadt und Modal-Split-Veränderung zugunsten des Umweltverbundes die Notwendigkeit, infrastrukturelle Anpassungen zur Bestellung von zusätzlichen Verkehrsleistungen und zur Verbesserung der Betriebsstabilität bei der S-Bahn umzusetzen.
- Eingleisige Streckenabschnitte im S-Bahn-Netz schränken die Leistungsfähigkeit massiv ein und stellen entsprechende Zwangspunkte für potenzielle Angebotsverbesserungen und die Fahrplanrobustheit auf den betreffenden Linien dar.

Begründung:

- Für die Bestellung eines verlässlichen 10-Minuten-Taktes auf der S25 in Richtung Hennigsdorf muss der derzeit vorhandene eingleisige Abschnitt auf der Kremmener Bahn zwischen Schönholz und Tegel zweigleisig ausgebaut werden.
- Im Rahmen der weiteren Untersuchungen in i2030 mit dem Land Brandenburg ist zu prüfen, ob der zweigleisige Ausbau für einen 10-Minuten-Takt auch bis Hennigsdorf erfolgen muss.
- Bei eingleisigen Streckenabschnitten werden Verspätungen teilweise direkt auf Gegen- und Folgezüge übertragen.
- Der Ausbau der Kremmener Bahn ist zudem Voraussetzung für eine direkte Führung des Prignitz-Express (RE6) in Richtung Berliner Innenstadt.
- Beim Ausbau der Kremmener Bahn ist zwingend darauf zu achten, dass betriebliche Beeinträchtigungen zwischen der S-Bahn und dem Regionalverkehr weitgehend vermieden werden. Andernfalls besteht ein hohes Risiko, dass Verspätungen gegenseitig übertragen werden.
- Im Sinne eines flexiblen Fahrzeugeinsatzes auf der Nord-Süd-Bahn sind in diesem Zusammenhang die bestehenden Bahnsteige für den Einsatz von Vollzügen zu ertüchtigen.
- Im Rahmen der Untersuchungen wird auch die Möglichkeit der Verschiebung des S-Bahnhof Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik in Richtung des gleichnamigen U-Bahnhof zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen geprüft.

Zweigleisiger Ausbau zwischen Griebnitzsee und Wannsee**S7**

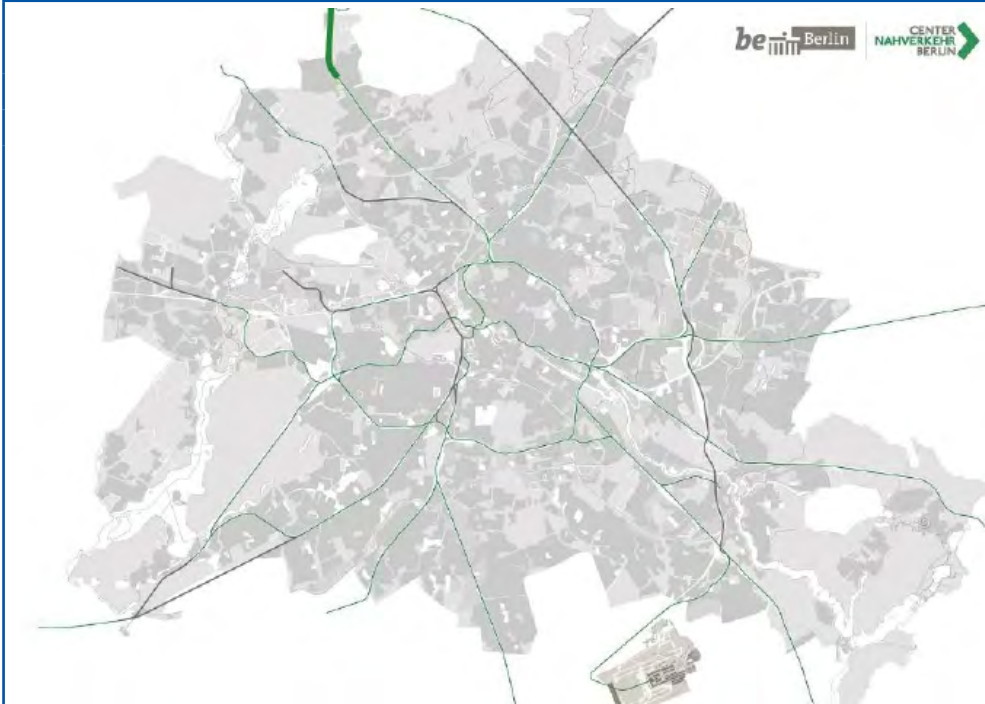
Realisierung	2026–2030
Priorität	vordringlich
Kosten	70 Mio. €
Länge	4,5 km

Hintergrund:

- Das Land setzt sich für Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Engpassbeseitigung im Berliner S-Bahn-Verkehr ein.
- Grundsätzlich verfügt die S-Bahn über ein anforderungsgerecht strukturiertes Verkehrsnetz.
- Jedoch besteht mit Blick auf die steigende Fahrgastnachfrage infolge der wachsenden Stadt und Modal-Split-Veränderung zugunsten des Umweltverbundes die Notwendigkeit, infrastrukturelle Anpassungen zur Bestellung von zusätzlichen Verkehrsleistungen und zur Verbesserung der Betriebsstabilität bei der S-Bahn umzusetzen.
- Eingleisige Streckenabschnitte im S-Bahn-Netz schränken die Leistungsfähigkeit massiv ein. Sie stellen Zwangspunkte für potenzielle Angebotsverbesserungen und die Fahrplanrobustheit auf den betreffenden Linien dar.

Begründung:

- Der zweigleisige Ausbau auf dem Abschnitt Griebnitzsee – Wannsee dient der Sicherstellung eines zuverlässigen Betriebs auf der S-Bahn-Linie S7.
- Bei eingleisigen Streckenabschnitten werden Verspätungen teilweise direkt auf Gegen- und Folgezüge übertragen.
- Darüber hinaus ergibt sich aus dem zweigleisigen Ausbau eine Reduzierung der Fahrtzeiten auf dem betreffenden Streckenabschnitt.
- Infolge des zuverlässigen und attraktiveren Angebotes sind Fahrgastzuwächse zu erwarten.

Zweigleisiger Ausbau zwischen Frohnau und Hohen Neuendorf**S1**

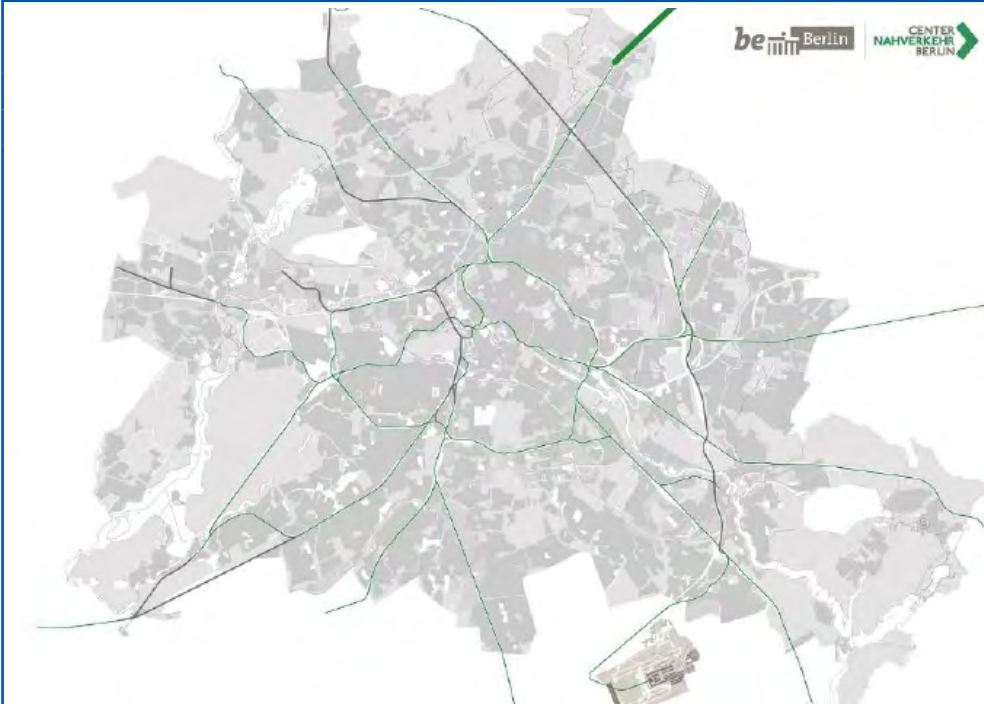
Realisierung	2026–2030
Priorität	vordringlich
Kosten	65 Mio. €
Länge	3,2 km

Hintergrund:

- Das Land setzt sich für Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Engpassbeseitigung im Berliner S-Bahn-Verkehr ein.
- Grundsätzlich verfügt die S-Bahn über ein anforderungsgerecht strukturiertes Verkehrsnetz.
- Jedoch besteht mit Blick auf die steigende Fahrgastnachfrage infolge der wachsenden Stadt und Modal-Split-Veränderung zugunsten des Umweltverbundes die Notwendigkeit, infrastrukturelle Anpassungen zur Bestellung von zusätzlichen Verkehrsleistungen und zur Verbesserung der Betriebsstabilität bei der S-Bahn umzusetzen.
- Eingleisige Streckenabschnitte im S-Bahn-Netz schränken die Leistungsfähigkeit massiv ein. Sie stellen Zwangspunkte für potenzielle Angebotsverbesserungen und die Fahrplanrobustheit auf den betreffenden Linien dar.

Begründung:

- Der zweigleisige Ausbau auf dem Abschnitt Frohnau – Hohen Neuendorf dient der Absicherung der Zuverlässigkeit auf der S-Bahn-Linie S1.
- Bei eingleisigen Streckenabschnitten werden Verspätungen teilweise direkt auf Gegen- und Folgezüge übertragen.
- Die sich daraus ergebenden Fahrplanreserven werden ferner für die Eröffnung des 2. Bauabschnitts der S21 in Richtung Potsdamer Platz benötigt.

Zweigleisiger Ausbau zwischen Buch und Bernau**S2**

Realisierung	2026–2030
Priorität	vordringlich
Kosten	120 Mio. €
Länge	1,6 km

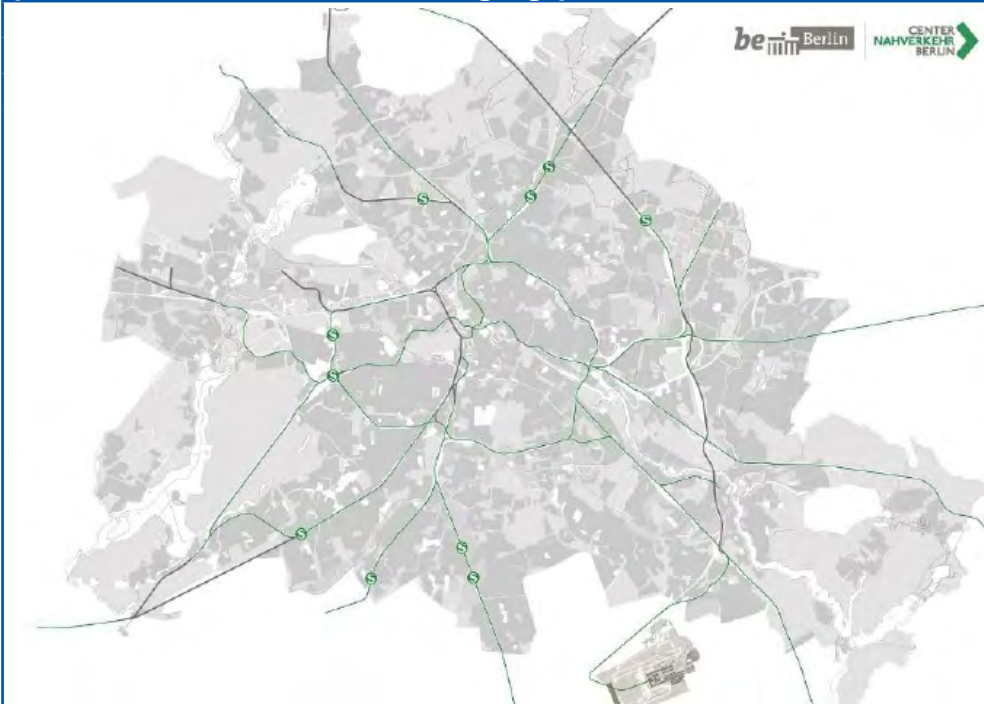
Hintergrund:

- Das Land setzt sich für Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Engpassbeseitigung im Berliner S-Bahn-Verkehr ein.
- Grundsätzlich verfügt die S-Bahn über ein anforderungsgerecht strukturiertes Verkehrsnetz.
- Jedoch besteht mit Blick auf die steigende Fahrgastnachfrage infolge der wachsenden Stadt und Modal-Split-Veränderung zugunsten des Umweltverbundes die Notwendigkeit, infrastrukturelle Anpassungen zur Bestellung von zusätzlichen Verkehrsleistungen und zur Verbesserung der Betriebsstabilität bei der S-Bahn umzusetzen.
- Eingleisige Streckenabschnitte im S-Bahn-Netz schränken die Leistungsfähigkeit massiv ein. Sie stellen Zwangspunkte für potenzielle Angebotsverbesserungen und die Fahrplanrobustheit auf den betreffenden Linien dar.

Begründung:

- Die Linie S2 ist derzeit eine der unpünktlichsten Linien im Berliner S-Bahn-Netz.
- Durch die Vielzahl eingleisiger Streckenabschnitte zwischen Buch und Bernau werden Verspätungen teilweise direkt auf Gegen- und Folgezüge übertragen.
- Durch die Bündelung von Linien im Nord-Süd-Tunnel übertragen sich Störungen auf der S2 mittelbar auch auf die weiteren dort verkehrenden Linien S1 und S25.
- Das Land plant darüber hinaus die Bestellung von zusätzlichen Bahnhöfen am Karower Kreuz und Kamenzer Damm. Zur fahrplantechnischen Realisierung der Halte ist der zweigleisige Ausbau zur Schaffung von Fahrplanreserven notwendig.

Verbesserung von Umsteigebeziehungen S-Bahn (insbesondere durch zusätzliche Zugänge)



Realisierung	2020–2035
Priorität	vordringlich
Kosten	115 Mio. €

Hintergrund:

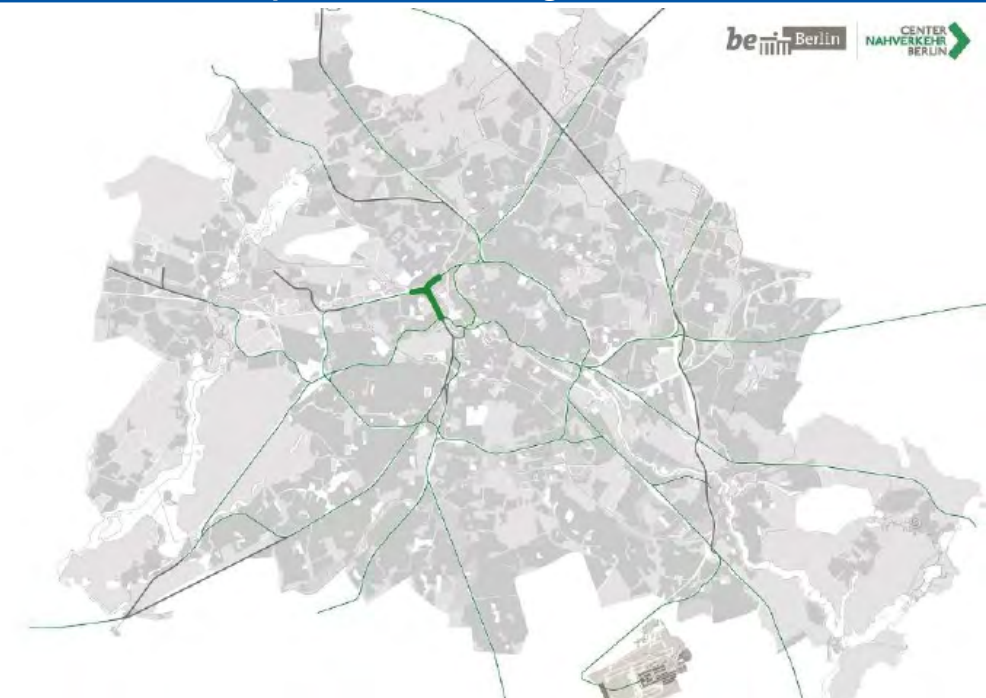
- Infolge der dynamischen Siedlungsentwicklung ist eine kontinuierliche Anpassung des Verkehrssystems erforderlich.
- Durch Bau und Einrichtung zusätzlicher Zugänge an den vorhandenen S-Bahnhöfen kann eine Ausweitung der Einzugsgebiete und Verbesserung von Umsteigebeziehungen erreicht werden.
- Zusätzliche Zugänge bewirken ferner eine bessere Verteilung der Fahrgastströme innerhalb von Bahnhöfen und tragen somit zu einer Entlastung der vorhandenen, teilweise engen Bestandsstrukturen bei.

Begründung:

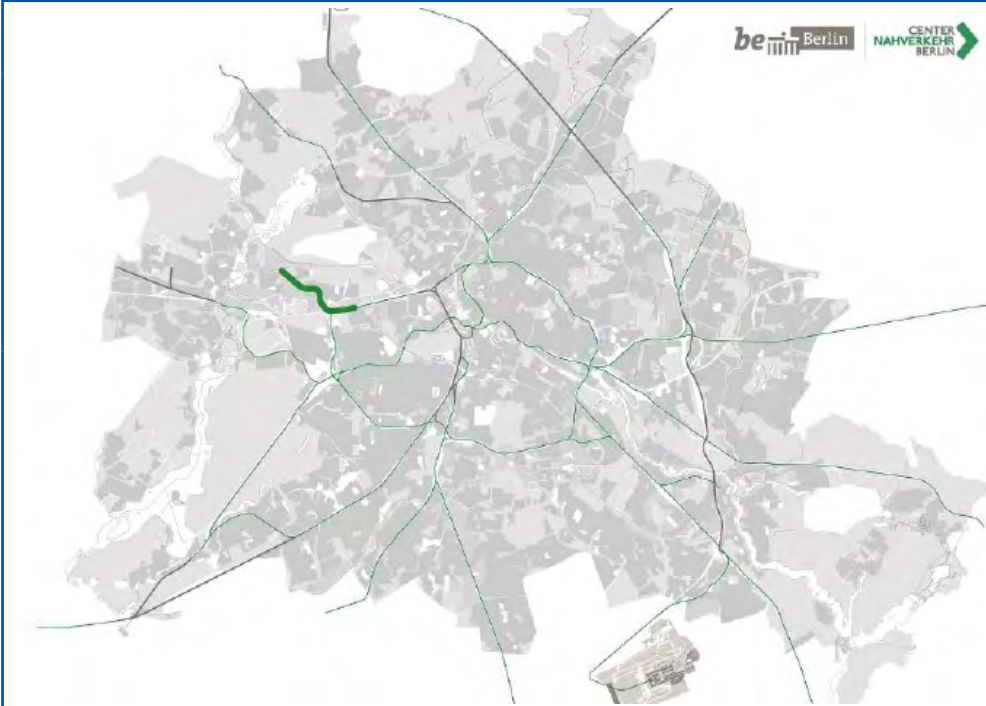
- Eine Vielzahl von Bahnhöfen ist nur mit einer Zugangsanlage ausgestattet. Dies ist unter verkehrlichen und sicherheitsspezifischen Aspekten unbefriedigend.
- Zur besseren und attraktiveren Erschließung neuer Wohn- und Arbeitsplatzstandorten sowie Freizeiteinrichtungen und für die optimierte Verknüpfung des ÖPNV-Systems werden zusätzliche Zugänge an bestehenden S-Bahnhöfen eingerichtet.
- Der Nutzen und die Auslastung der S-Bahn-Infrastruktur werden damit ohne nennenswerte Steigerung der Betriebskosten des Netzes erhöht.
- Zusätzliche Zugänge sind unter anderem an folgenden S-Bahnhöfen geplant:
 - S-Bahnhof Alt-Reinickendorf
 - S-Bahnhof Blankenburg
 - S-Bahnhof Buckower Chaussee
 - S-Bahnhof Hohenschönhausen
 - S-Bahnhof Lichtenfelde Süd
 - S-Bahnhof Marienfelde
 - S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf
 - S-Bahnhof Westend
 - S-Bahnhof Westkreuz
 - S-Bahnhof Zehlendorf

Zusätzliche Bahnsteigkanten an bestehenden S-Bahnhöfen							
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">Realisierung</td> <td>2026–2030</td> </tr> <tr> <td>Priorität</td> <td>vordringlich</td> </tr> <tr> <td>Kosten</td> <td>45 Mio. €</td> </tr> </table>	Realisierung	2026–2030	Priorität	vordringlich	Kosten	45 Mio. €
Realisierung	2026–2030						
Priorität	vordringlich						
Kosten	45 Mio. €						
Hintergrund:							
<ul style="list-style-type: none"> ■ Das Land setzt sich für Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Engpassbeseitigung im Berliner S-Bahn-Verkehr ein. ■ Grundsätzlich verfügt die S-Bahn über ein anforderungsgerecht strukturiertes Verkehrsnetz. ■ Jedoch besteht mit Blick auf die steigende Fahrgastnachfrage infolge der wachsenden Stadt und Modal-Split-Veränderung zugunsten des Umweltverbundes die Notwendigkeit, infrastrukturelle Anpassungen zur Bestellung von zusätzlichen Verkehrsleistungen und zur Verbesserung der Betriebsstabilität bei der S-Bahn umzusetzen. ■ Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Streckenabschnitten kann es in Einzelfällen sinnvoll sein, Bahnhöfe mit zusätzlichen Bahnsteigkanten auszustatten, etwa: <ul style="list-style-type: none"> ● bei Ringbahnlinien ohne Linienendpunkt zum Verspätungsausgleich oder Aus- und Einsetzen von Zügen; ● bei zusammenführenden Strecken zur Ermöglichung von zeitgleichen Bahnhofseinfahrten; ● im Umfeld von Betriebswerkstätten oder Zugbildungsanlagen mit einer hohen Anzahl ein- und aussetzender Züge. 							
Begründung:							
<ul style="list-style-type: none"> ■ Den Ringbahnlinien S41 und S42 fehlt es an Linienendpunkten zum Verspätungsausgleich und Austausch von Zügen. ■ Mit der Realisierung von einer dritten Bahnsteigkante an jeweils einem Bahnhof der Ringbahnlinien S41 und S42 wird die Möglichkeit geschaffen, Züge aus- und einzusetzen oder zu tauschen, ohne den nachfolgenden Verkehr zu beeinträchtigen. ■ Den Fahrgästen werden damit direkte und kurze Umsteigewege im Falle von Zugtauschen ermöglicht. ■ Zusätzliche Bahnsteigkanten sind zudem an folgenden Bahnhöfen zu prüfen: <ul style="list-style-type: none"> ● S-Bahnhof Neukölln zur unabhängigen Führung der aus Osten von Ostkreuz und Schöneweide auf den Ring zulau-fenden Achsen; ● S-Bahnhof Lichtenberg zur Vermeidung von Störungen der regelmäßigen Aus- und Einsetzfahrten zum und vom Werkstattstandort Lichtenberg. ■ Die Umsetzung der Maßnahmen steht in Abhängigkeit einer Standortabwägung und der verkehrlichen Bewertung. 							

II.4.2 Neubaustrecken S-Bahn

S21 1. BA Berlin Hauptbahnhof – Nordring		
	Realisierung	bis 2025
	Priorität	vordringlich
	Kosten	900 Mio. € (Gesamtkosten BA 1 bis 3)
	Länge	1,7 km
<p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Zur Erreichung der Modal-Split-Ziele des Landes Berlin ist der ÖPNV bedarfsgerecht auszubauen. ■ Im Umfeld des Berliner Hauptbahnhofs entstehen zahlreiche Wohn-, Dienstleistungs- und Bürogebäude. ■ Der schienengebundene Fern- und Regionalverkehr Berlin ist auf den Hauptbahnhof ausgerichtet. ■ Derzeit besteht keine direkte Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs aus den nördlichen und südlichen Bezirken Berlins. <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mit dem ersten Bauabschnitt (1. BA) wird der Berliner Hauptbahnhof vom nördlichen Abschnitt des S-Bahn-Ringes angebunden. Damit ergeben sich umsteigefreie Verbindungen aus dem Norden der Stadt (Frohnau, Pankow) sowie von den nordwestlichen (Westend) und nordöstlichen (Prenzlauer Berg, Lichtenberg) Ringbahnhöfen. ■ Die Reisezeiten vom Hauptbahnhof in Richtung Westend, Frohnau, Pankow, Friedrichshain und Lichtenberg werden deutlich minimiert. ■ Mit der Inbetriebnahme wird eine Entzerrung der Fahrgastströme auf dem Nord-Süd-Korridor erreicht. ■ Der Bahnhof Friedrichstraße als zentraler Umsteigepunkt zwischen Nord-Süd-Bahn und Stadtbahn wird deutlich entlastet. 		

Reaktivierung Siemensbahn Gartenfeld – S Jungfernheide



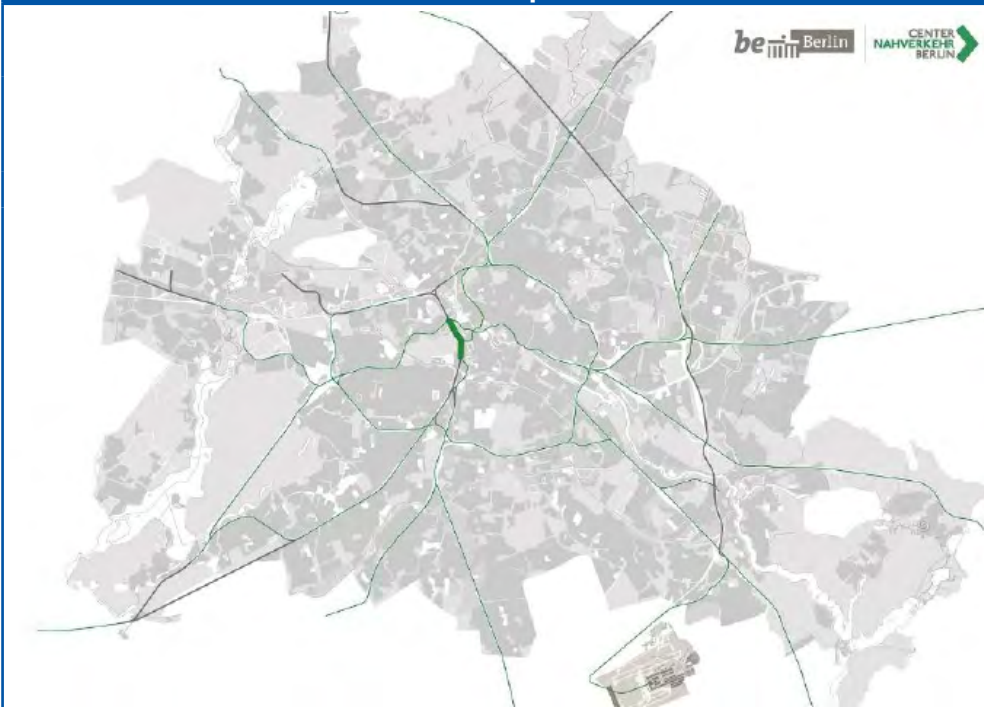
Realisierung	bis 2025
Priorität	vordringlich
Kosten	eine valide Schätzung von Bau- und Planungskosten war in der Kürze der Zeit noch nicht möglich
Länge	4 km

Hintergrund:

- Bedeutungsverlust der Siemensbahn für den Zugverkehr aufgrund der Nord-West-Verlängerung der U7 zum Rohrdamm als Endbahnhof; Endgültige Einstellung des Betriebs 1980 im Zuge des Reichsbahnerstreiks.
- Aktuelle Entwicklungen führten dazu, dass sich die Stadt Berlin im November 2018 auf eine Wiederinbetriebnahme der Siemensbahn verständigte. Zu den maßgeblichen Gründen dieser Entscheidung gehören:
 - Die Neuentwicklung eines Technologieparks & Innovationscampus am Standort Siemensstadt durch Siemens in Zusammenarbeit mit dem Bezirk Spandau und dem Senat zur Stärkung des Industriestandorts Berlin.
 - Die dynamische Siedlungsentwicklung im Einzugsgebiet der Trasse der Siemensbahn: Auf dem Areal des Entwicklungsgebiets Wasserstadt Oberhavel werden durch landeseigene Wohnungsbauunternehmen über 2.000 kommunale Mietwohnungen errichtet. Darüber hinaus entstehen in unmittelbarer Nähe der einstigen Endhaltestelle bis zu 4.000 neue Wohneinheiten in Gartenfeld.

Begründung:

- Wiederaufbau der Siemensbahn als effiziente Möglichkeit der Erschließung des neuen Arbeitsplatz- und Wohnstandorts Siemensstadt sowie des neuen Stadtquartiers Gartenfeld mit attraktiver Anbindung an die Ringbahn und den Hauptbahnhof.
- Durch die Verknüpfung zur geplanten Tramstrecke Paulsternstraße über Gartenfeld und Wasserstadt nach Bahnhof Spandau wäre zudem eine Anbindung des sich in Planung befindlichen Wohngebiets Wasserstadt an das übergeordnete Schienennetz sichergestellt.

S21 2. BA Potsdamer Platz – Berlin Hauptbahnhof

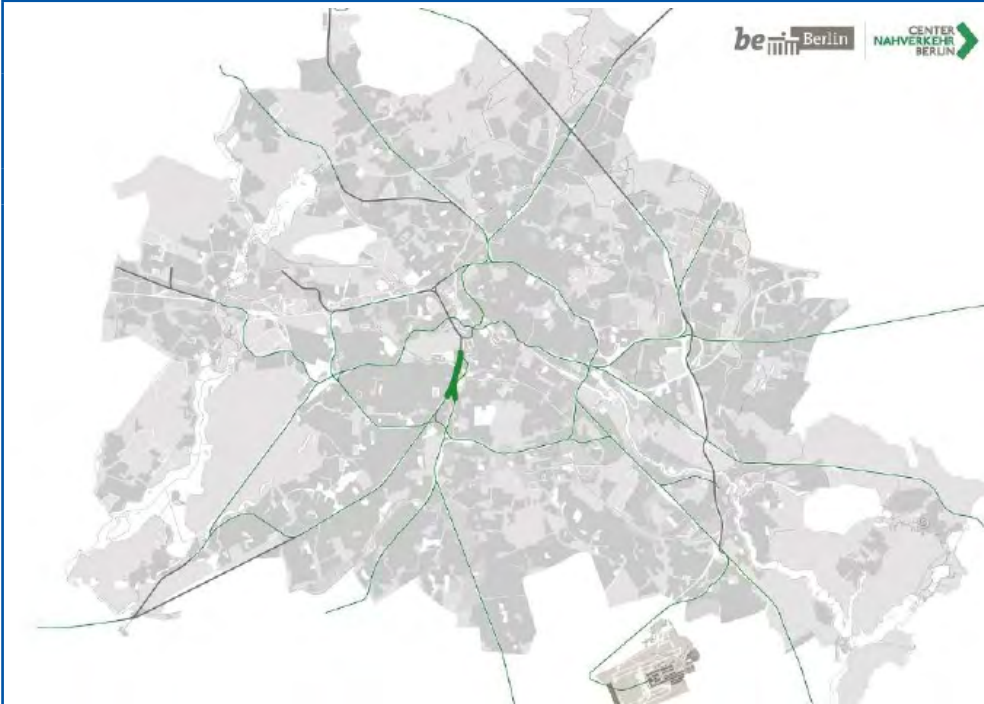
Realisierung	2031–2035
Priorität	vordringlich
Kosten	900 Mio. € (Gesamtkosten BA 1 bis 3)
Länge	1,8 km

Hintergrund:

- Zur Erreichung der Modal-Split-Ziele des Landes Berlin ist der ÖPNV bedarfsgerecht auszubauen.
- Der schienengebundene Fern- und Regionalverkehr Berlin ist auf den Hauptbahnhof ausgerichtet.
- Derzeit besteht keine direkte Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs aus den nördlichen und südlichen Bezirken Berlins.
- Im Umfeld des Berliner Hauptbahnhofs entstehen zahlreiche Wohn-, Dienstleistungs- und Bürogebäude.
- Der Potsdamer Platz ist mit einer sehr hohen Arbeitsplatzdichte und vielen Einkaufszentren ein wichtiges Ziel in Berlin im Berufs- und Freizeitverkehr.

Begründung:

- Im Anschluss an den 1. BA wird der Berliner Hauptbahnhof im Zuge des 2. BA mit der S-Bahn im dichten Takt an den Potsdamer Platz angebunden.
- Eine direkte Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Potsdamer Platz besteht derzeit nur mit Bussen und dem Bahn-Regionalverkehr. Mit der S-Bahn wird ein leistungsfähiges Angebot mit dichtem Takt zwischen den beiden Verkehrsknoten ermöglicht.
- Mit der Inbetriebnahme wird eine weitere Entzerrung der Fahrgastströme auf dem Nord-Süd-Korridor erreicht.
- Der Bahnhof Friedrichstraße als zentraler Umsteigepunkt zwischen Nord-Süd-Bahn und Stadtbahn wird zusätzlich entlastet.
- Der S-Bahnhof Potsdamer Platz ist bereits mit zwei Bahnsteigen und vier Gleisen für die S21 vorgerüstet.

S21 3. BA Yorckstraße/Großgörschenstraße – Potsdamer Platz

Realisierung	nach 2035
Priorität	vordringlich
Kosten	900 Mio. € (Gesamtkosten BA 1 bis 3)
Länge	1,5 km

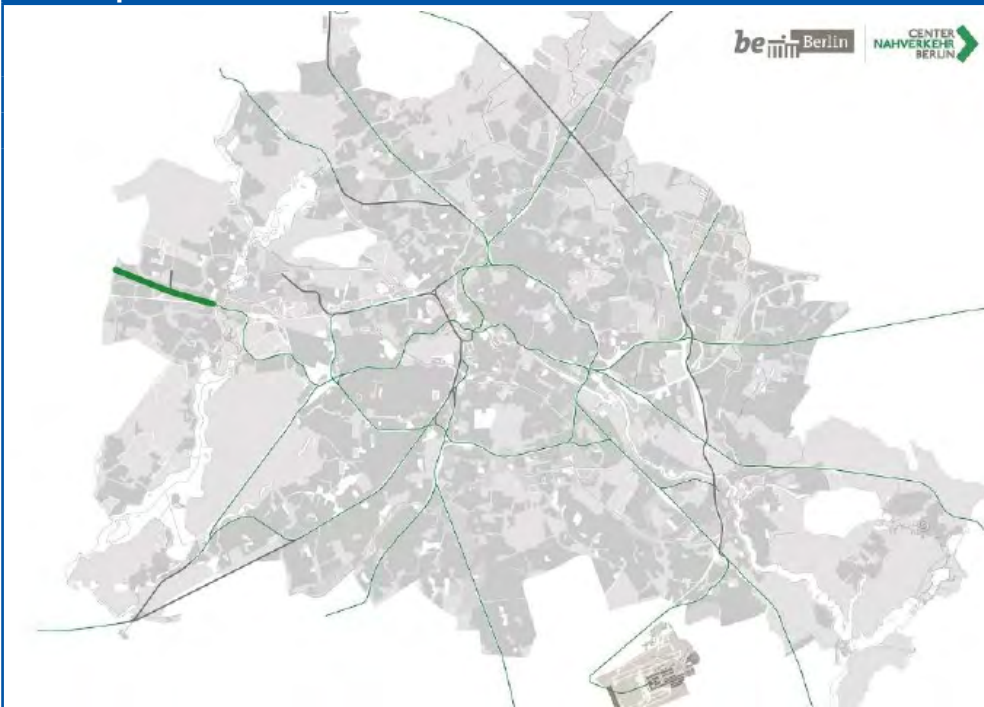
Hintergrund:

- Zur Erreichung der Modal-Split-Ziele des Landes Berlin ist der ÖPNV bedarfsgerecht auszubauen.
- Der schienengebundene Fern- und Regionalverkehr Berlin ist auf den Hauptbahnhof ausgerichtet.
- Derzeit besteht keine direkte Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs aus den nördlichen und südlichen Bezirken Berlins.
- Im Umfeld des Berliner Hauptbahnhofs entstehen zahlreiche Wohn-, Dienstleistungs- und Bürogebäude.
- Der Potsdamer Platz ist mit einer sehr hohen Arbeitsplatzdichte und vielen Einkaufszentren ein wichtiges Ziel in Berlin im Berufs- und Freizeitverkehr.

Begründung:

- Im Zuge des 3. BA wird die S21 im dichten Takt an die südlichen Bezirke Berlins angebunden.
- Mit diesem Abschnitt wird eine durchgehende Verbindung von Wedding beziehungsweise Westhafen über Hauptbahnhof in Richtung Südring möglich, die eine weitere Entzerrung der Fahrgastströme auf dem Nord-Süd-Korridor ermöglicht.
- Die Reisezeiten vom Hauptbahnhof in Richtung Steglitz, Lichtenrade und Lichterfelde werden deutlich minimiert.
- Der Bahnhof Friedrichstraße als zentraler Umsteigepunkt zwischen Nord-Süd-Bahn und Stadtbahn wird zusätzlich entlastet.

Berlin-Spandau – Albrechtshof



Realisierung	2031–2035
Priorität	vordringlich
Kosten	70 Mio. €
Länge	5 km

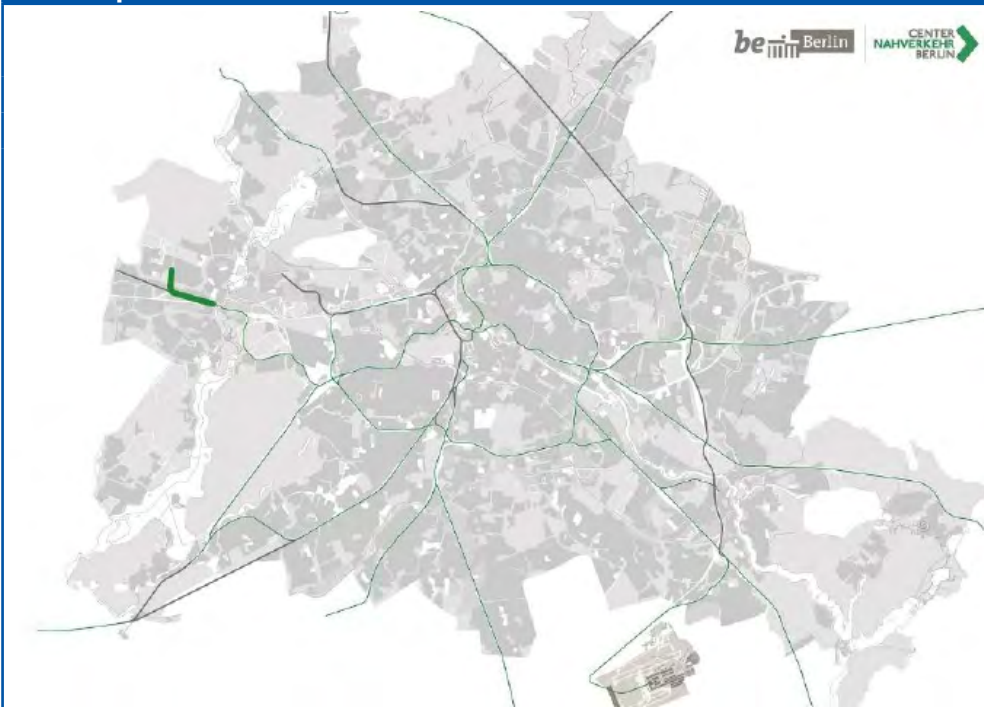
Hintergrund:

- Die ÖPNV-seitige Flächenerschließung im Spandauer Raum wird derzeit ausschließlich durch den Busverkehr gewährleistet.
- Die Anbindung an das übergeordnete Schnellbahnnetz mit S- und U-Bahn erfolgt über den Bahnhof Rathaus Spandau.
- Entsprechend ergeben sich für die Fahrgäste relativ lange Reisezeiten im bereits sehr hochbelasteten Busverkehr.
- Aufgrund der hohen Nachfrage treten im Zusammenhang mit Verspätungen regelmäßig Kapazitätsengpässe/Überfüllungen auf.
- Im Ergebnis wird das Nachfragepotenzial aufgrund der ungenügenden Angebotsqualität nicht voll ausgeschöpft.
- Das übergeordnete Schnellbahnnetz zeichnet sich durch eine hohe Leistungsfähigkeit und kurze Reisezeiten aus. Entsprechend weisen S-Bahnen eine hohe Attraktivität auf.
- Die Achse ist Teil des Entwicklungskorridors Spandau – Nauen (vergleiche i2030).

Begründung:

- Mit der Erweiterung der S-Bahn westlich über den Bahnhof Spandau hinaus werden die direkt von der S-Bahn erschlossenen Gebiete erweitert und zudem neue Möglichkeiten für direktere, kürzere Anbindungen mit Busverkehren (zum Beispiel zum Falkenhagener Feld) geschaffen.
- Durch den zusätzlichen S-Bahn-Anschluss werden die bisher ausschließlich auf den Bahnhof Spandau konzentrierten Verkehrsströme entzerrt. Entsprechend ergibt sich daraus eine Entlastung im unmittelbaren Zulauf auf den Bahnhof Spandau.
- Die Fahrgäste werden direkt auf das überordnete Schnellbahnnetz geführt.
- Damit ergeben sich deutlich kürze und attraktivere Reisezeiten in die Innenstadt.
- Mit der S-Bahn kann eine Entlastung des hochbelasteten Regionalverkehrskorridors Spandau – Nauen geschaffen werden.
- Die Strecke ist die Voraussetzung für eine S-Bahn-Verlängerung in Richtung Nauen.

Berlin-Spandau – Falkenseer Chaussee



Realisierung	2031–2035
Priorität	vordringlich
Kosten	65 Mio. €
Länge	3,5 km


Hintergrund:

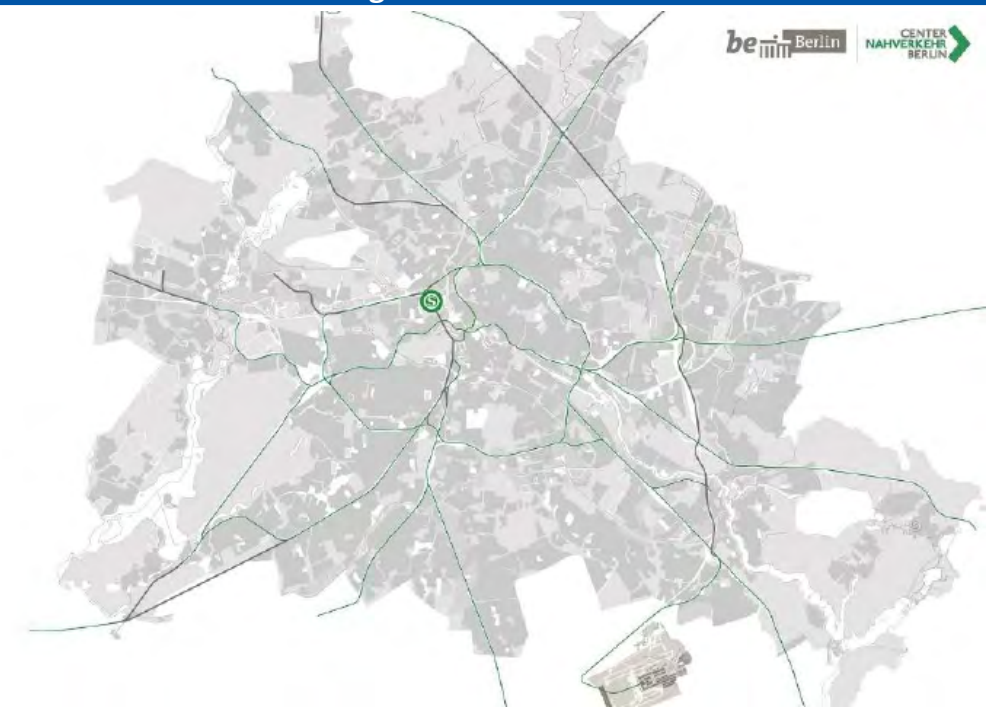


- Die ÖPNV-seitige Flächenerschließung im Spandauer Raum wird derzeit ausschließlich durch den Busverkehr gewährleistet.
- Die Anbindung an das übergeordnete Schnellbahnnetz mit S- und U-Bahn erfolgt über den Bahnhof Rathaus Spandau.
- Entsprechend ergeben sich für die Fahrgäste relativ lange Reisezeiten im bereits sehr hochbelasteten Busverkehr.
- Aufgrund der hohen Nachfrage treten im Zusammenhang mit Verspätungen regelmäßig Kapazitätsengpässe/Überfüllungen auf.
- Im Ergebnis wird das Nachfragepotenzial aufgrund der ungenügenden Angebotsqualität nicht voll ausgeschöpft.
- Das übergeordnete Schnellbahnnetz zeichnet sich durch eine hohe Leistungsfähigkeit und kurze Reisezeiten aus. Entsprechend weisen S-Bahnen eine hohe Attraktivität auf.
- Die Achse ist Teil des Entwicklungskorridors Spandau – Nauen (vergleiche i2030).


Begründung:

- Die S-Bahn ermöglicht eine tangentielle Anbindung des Falkenhagener Feldes. Das Wohngebiet gehört zu den größten Wohnsiedlungen Berlins ohne mittelbaren Schienenverkehrsanschluss.
- Der im Zuge der S-Bahn-Verlängerung einzurichtende Bahnhof an der Falkenseer Chaussee ist teilweise vom Wohngebiet im Falkenhagener Feld fußläufig zu erreichen. Darüber hinaus schließt der Bahnhof unmittelbar an die lokalen Buslinien an.
- Durch den zusätzlichen S-Bahn-Anschluss werden die bisher ausschließlich auf den Bahnhof Spandau konzentrierten Verkehrsströme im Busverkehr entzerrt. Entsprechend ergibt sich daraus eine Entlastung im unmittelbaren Zulauf auf den Bahnhof Spandau.
- Die Fahrgäste werden direkt auf das überordnete Schnellbahnnetz geführt.
- Damit ergeben sich deutlich kürze und attraktivere Reisezeiten in die Innenstadt.

II.4.3 Neubau von Bahnhöfen im S-Bahn-Netz

Neubau S-Bahnhof Borsigwalde		S25	
		Realisierung	2020–2025
		Priorität	vordringlich
		Kosten	10 Mio. €
<p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Infolge der dynamischen Siedlungsentwicklung ist eine kontinuierliche Anpassung des Verkehrssystems erforderlich. ■ Eine besondere Bedeutung hat dabei die leistungsfähige Anbindung von Wohnungs-, Freizeit-, Bildungs- und Arbeitsplatzstandorten. ■ Das Gebiet weist ein hohes Nachfragepotenzial durch eine hohe Wohndichte sowie hohe Dichte an Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen auf. ■ Der Bau von Bahnhöfen an bestehenden beziehungsweise geplanten S-Bahn-Strecken ist eine effiziente Möglichkeit, die Erschließung von Siedlungsgebieten ohne weitgehenden Infrastrukturausbau zu realisieren. ■ Borsigwalde liegt unmittelbar an der Trasse der S25 zwischen Schönholz und Tegel. Die Trasse ist derzeit lediglich eingleisig befahrbar. Entsprechend sind gegenwärtig keine Fahrplanreserven für einen zusätzlichen Halt auf diesem Abschnitt vorhanden. ■ Das ÖV-Angebot nördlich der S-Bahn-Trasse wird derzeit nur mit Buslinien ohne Direktverbindung zur Berliner Innenstadt erschlossen. Die Anbindung an das übergeordnete Schienennetz ist nur mittels Umstieg möglich. <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mit dem zweigleisigen Ausbau der Kremmener Bahn entstehen zusätzliche Fahrplanreserven, die einen zusätzlichen Halt an einem neu zu errichtenden Bahnhof Borsigwalde ermöglichen. ■ Durch die bessere Anbindung im Zusammenhang mit der Verdichtung der S25 auf einen 10-Minuten-Takt wird das Fahrgastpotenzial in diesem Gebiet bestmöglich erschlossen. ■ Die Umsetzung des Bahnhofs ist von der technischen Machbarkeit sowie der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme abhängig. 			

Neubau S-Bahnhof Perleberger Brücke		S21		
	 		Realisierung	2020–2025
			Priorität	dringlich
			Kosten	20 Mio. €
Hintergrund:				
<ul style="list-style-type: none"> ■ Infolge der dynamischen Siedlungsentwicklung ist eine kontinuierliche Anpassung des Verkehrssystems erforderlich. ■ Eine besondere Bedeutung hat dabei die leistungsfähige Anbindung von neuen Wohnungs-, Freizeit-, Bildungs- und Arbeitsplatzstandorten. ■ In der Europacity entstehen weitere Arbeitsplatzstandorte und Hotelgewerbe sowie bis zu 4.000 Wohneinheiten. ■ Der Bau von Bahnhöfen an bestehenden beziehungsweise geplanten S-Bahn-Strecken ist eine effiziente Möglichkeit, die Erschließung von Siedlungsgebieten ohne weitgehenden Infrastrukturausbau zu realisieren. 				
Begründung:				
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit der S-Bahn wird das Gebiet unmittelbar an das übergeordnete Schienennetz mit attraktiven Verbindungen an den Hauptbahnhof und das Ringbahnnetz angebunden. ■ Mit dem Bahnhof wird das Fahrgastpotenzial in dem nördlichen Bereich des Entwicklungsgebiets optimal erschlossen. ■ Die Umsetzung des Bahnhofs ist von der technischen Machbarkeit sowie der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme abhängig. 				

Neubau S-Bahnhof Kamenzer Damm		S2	
		Realisierung	2026–2035
		Priorität	dringlich
		Kosten	10 Mio. €
<p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Die Errichtung neuer Wohn- und Gewerbestandorte infolge der wachsenden Stadt erfordert eine kontinuierliche Anpassung des Verkehrssystems, um eine leistungsfähige Anbindung dieser Gebiete zu gewährleisten. ■ Der Ortsteil Lankwitz des Bezirks Steglitz-Zehlendorf ist geprägt durch eine dynamische Siedlungsentwicklung. In den kommenden zehn Jahren soll unter anderem westlich der Trasse der S2 zwischen Attilastraße und Marienfelde in der Mühlenstraße ein neues Wohnquartier mit bis zu 142 Wohnungen sowie Gewerbeeinheiten entstehen. Ein weiteres Wohnquartier ist in der Dessauer Straße geplant. ■ Auf gleicher Höhe östlich der Trasse befindet sich zudem das 360.000 Quadratmeter große Areal des Entwicklungsgebiets „Mariendorf“. Auf dem Areal des ehemaligen Gaswerks Berlin-Mariendorf entsteht ein Entwicklungsgebiet aus Logistik-, Gewerbe- und Eventstätten. ■ Der Bau eines zusätzlichen Bahnhofs an der Trasse der S2 auf Höhe des Kamenzer Damms ist eine effiziente Möglichkeit, die neu entstehenden Wohnquartiere und das beschriebene Gewerbegebiet ohne weiteren Infrastrukturausbau verkehrlich zu erschließen. ■ Die Maßnahme darf nicht zu einer Verzögerung des Baus und Inbetriebnahme der Dresdner Bahn in 2025 führen. <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Durch einen zusätzlichen S-Bahnhof Kamenzer Damm zur S2 wird das Gebiet unmittelbar an das übergeordnete Schnellbahnnetz angebunden, mit attraktiven Verbindungen an das Ringbahnnetz und den Hauptbahnhof. ■ Insbesondere die tangentialen Expressbus- und Metrobuslinien bieten ein hohes Umsteigepotenzial. ■ Die Umsetzung des Bahnhofs ist von der technischen Machbarkeit sowie der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme abhängig. 			

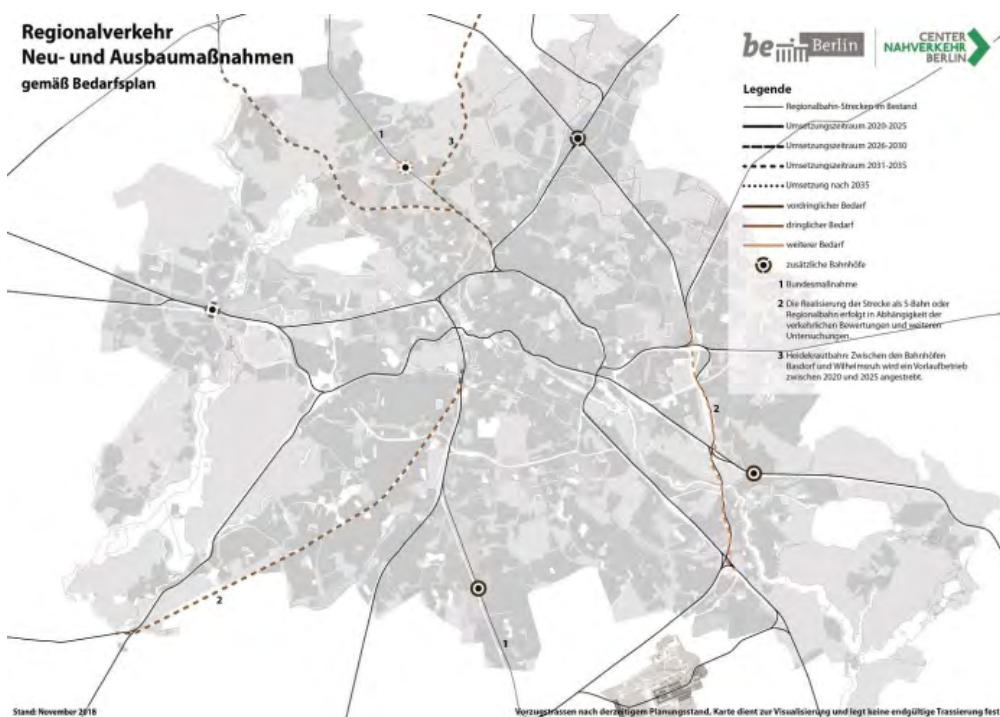
II.4.4 Fahrzeugbeschaffung

Ersatz- und Erweiterungsbeschaffung von Fahrzeugen für die S-Bahn	
	Realisierung 2020–2035
	Priorität vordringlich
	Kosten 2,8 Mrd. €
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Ab 2026 bis 2033 müssen altersbedingt schrittweise die 500 Zwei-Wagen-Einheiten (nachfolgend: Viertelzug) der Baureihe 481, die gegenwärtig im Berliner S-Bahn-Netz eingesetzt sind, durch neue Fahrzeuge ersetzt werden. ■ Zur Beseitigung der bereits vorhandenen und weiter zunehmenden Kapazitätsengpässe sind zwingend mindestens weitere 102 Viertelzüge zusätzlich notwendig (insgesamt 602 Viertelzüge). ■ Darüber hinaus ist in Abhängigkeit von der Weiterentwicklung zukünftiger Infrastrukturmaßnahmen ein weitergehender Bedarf von circa 88 Viertelzügen wahrscheinlich (insgesamt 690 Viertelzüge). 	
Begründung:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Ersatzbeschaffung <ul style="list-style-type: none"> ● Mit der zunehmenden Lebensdauer der BR 481 steigt der Instandhaltungsaufwand zur Gewährleistung der Verfügbarkeit und Betriebssicherheit (beispielsweise Drehgestellsanierung/Weiterbetriebs-Programm BR 481). ● Die Erbringung des Fahrplanbedarfes kann mit den Bestandsfahrzeugen nicht dauerhaft sichergestellt werden. ● Moderne Fahrzeuge zeichnen sich unter anderem durch moderne Kommunikations- und Informationsanlagen, Barrierefreiheit und fahrgastfreundliche Fahrzeugkonfigurationen aus und ermöglichen somit einen höheren Komfort für die Fahrgäste. Zudem genügen moderne Fahrzeuge dem Stand der Technik in Bezug auf Energierückspeisung, Instandhaltung und Lärmemission. ● In Anbetracht der technischen, wirtschaftlichen und verkehrlichen Vorteile moderner Fahrzeuge ist die Ersatzbeschaffung altersbedingt ausscheidender Fahrzeuge unausweichlich. Sie ist aufgrund des notwendigen zeitlichen Vorlaufs bereits ab 2020 vorzubereiten. ■ Fahrzeugmehrbedarf <ul style="list-style-type: none"> ● Zur Abdeckung des Nachfrageanstieges in der wachsenden Stadt sowie für Netzerweiterungen werden Mehrleistungen notwendig sein. Für diese Leistungsmehrung ist eine Erweiterung des Fahrzeugparks mit zusätzlichen Wagen notwendig. ● Die Feinsteuerung des Bedarfs ist über Optionen in der Vergabe möglich. ● Vergleiche hierzu NVP-Kapitel V.1.4. 	

II.5 Regionalverkehr


Das Hauptaugenmerk im Regionalverkehr liegt in der Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen Berlin und Brandenburg. Infrastrukturelle Engpässe auf den identifizierten Achsen wirken derzeit hemmend für weitere Verbesserungen oder Stabilität und Zuverlässigkeit des bestehenden Angebots. Das Land Berlin ist daher bestrebt, durch infrastrukturelle Ertüchtigungen und Erweiterungen diese Kapazitätsengpässe zu beseitigen, um die Eisenbahnstrecken aus dem und in das Umland deutlich leistungsfähiger und attraktiver zu gestalten. Dazu wurde am 4. Oktober 2017 die „Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – i2030“ abgeschlossen.

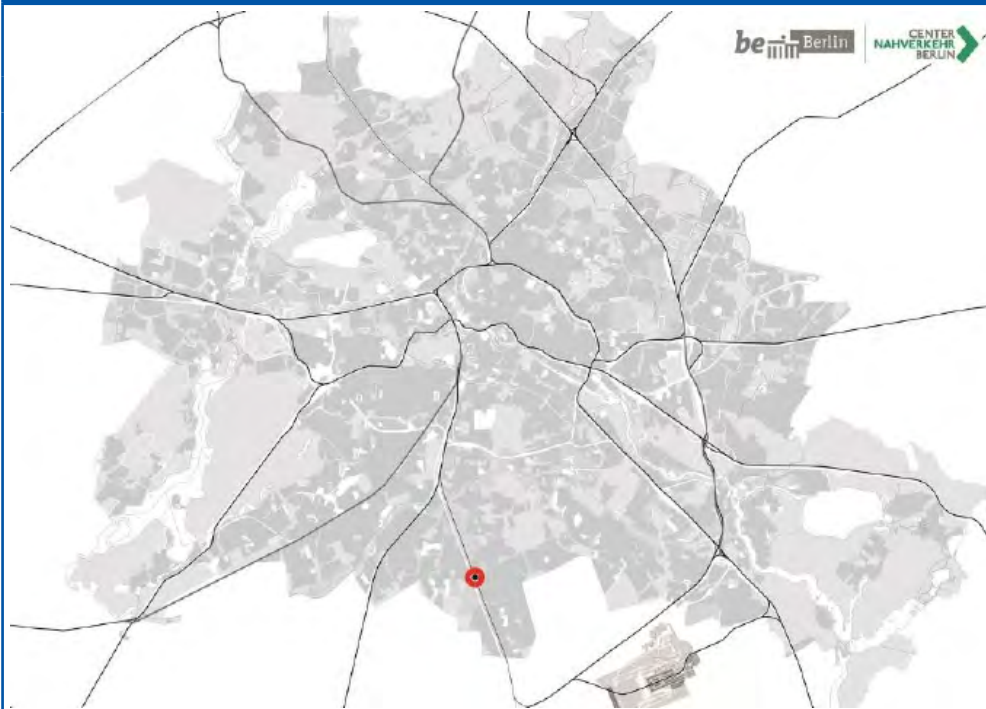
Daneben werden auf den bestehenden Radialen im Regionalverkehrsnetz zusätzliche Bahnhöfe vorgesehen, um die Erreichbarkeit der Innenstadt und des Berliner Hauptbahnhofes aus den Außenbezirken weiter zu verbessern.



Strecken	Kosten	Priorität	Realisierung	Anmerkung
Weiterentwicklung Regionalverkehrsnetz				
Ausbau Bahnhof Spandau	10 Mio. €	dringlich	2031–2035	5. Bahnsteigkante, Umbau Weichenvorfeld
Neu- und Ausbaustrecken				
Kremmener Bahn (Prignitz-Express)	60 Mio. €	dringlich	2031–2035	Direktverbindung über die Kremmener Bahn nach Berlin-Gesundbrunnen.
Heidekrautbahn/Nordbahn (zwischen Wilhelmsruh und Gesundbrunnen)		dringlich	2031–2035	Im Sinne einer ersten Ausbaustufe wird die Möglichkeit eines Vorlaufbetriebes zwischen Basdorf und Wilhelmsruh auf der Stammstrecke der Heidekrautbahn untersucht (Realisierung bis 2025).
Neubau von Bahnhöfen im Regionalverkehrsnetz				
Bahnhof Köpenick	10 Mio. €	vordringlich	2020–2025	vgl. Steckbrief
Bahnhof Buckower Chaussee	10 Mio. €	vordringlich	2020–2025	vgl. Steckbrief
Bahnhof Karower Kreuz	20 Mio. €	dringlich	2026–2030	vgl. Steckbrief
Bahnhof Wittenau	20 Mio. €	weiterer Bedarf	nach 2035	Realisierung nur im Zusammenhang mit einer potenziellen Reaktivierung der Nordbahn.

II.5.1 Neubau von Bahnhöfen im Regionalverkehrsnetz

Bahnhof Köpenick			
	Realisierung	2020–2025	
	Priorität	vordringlich	
	Kosten	10 Mio. €	
<p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die bisher vom Hauptbahnhof ausführenden Radialen (zum Beispiel Anhalter Bahn mit Lichterfelde Ost oder Hamburger/Lehrter Bahn mit Spandau) weisen Regionalverkehrshalte in der Äußeren Stadt auf, die von den Fahrgästen gut angenommen werden und die Reisezeiten gegenüber den parallel verkehrenden S-Bahnen in die Innenstadt stark verkürzen. Hohe Nachfrage von Pendlern aus dem Südost-Raum kann durch das bisherige S-Bahn-Angebot nicht adäquat bedient werden. <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Der Ortsteil Köpenick wird ausschließlich über den S-Bahnhof Köpenick an das übergeordnete Schienennetz angebunden. Entsprechend ist das lokale ÖPNV-Netz auf den Bahnhof ausgerichtet. Um den jetzigen S-Bahnhof Köpenick wird ein großes Entwicklungsgebiet durch den Senat festgesetzt, in dem 1.700 Wohnungen sowie Grund- und weiterführende Schulen entstehen werden. Beim geplanten Ausbau des Bahnhofs Köpenick sind die Anforderungen dieses neuen Stadtquartiers zu berücksichtigen. Aus der Entwicklung dieses neuen Quartiers resultiert ein hohes Umsteigepotenzial an diesem Knoten. Die Erreichbarkeit der Berliner Innenstadt und des Hauptbahnhofs wird für die angrenzenden Ortsteile entscheidend verbessert. Zudem wird eine Entlastung der stark ausgelasteten S-Bahn-Linie S3 ermöglicht. 			

Bahnhof Buckower Chaussee

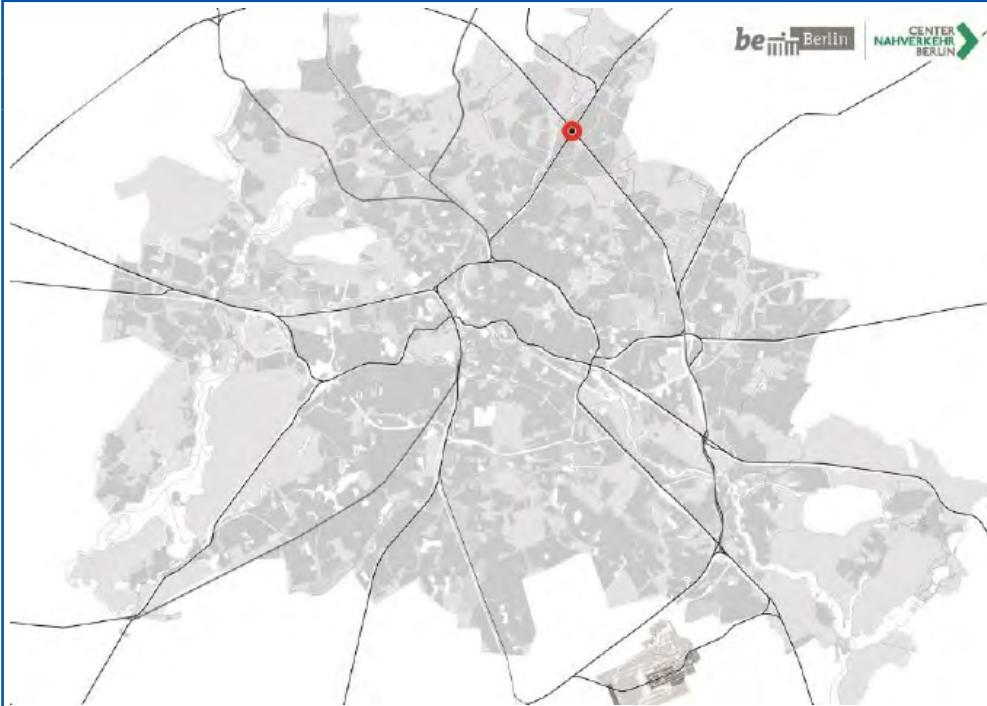
Realisierung	2020–2025
Priorität	vordringlich
Kosten	10 Mio. €

Hintergrund:

- Die Dresdner Bahn wird für den Fern- und Regionalverkehr ertüchtigt. Sie ermöglicht kurze Reisezeiten vom Berliner Hauptbahnhof zum Flughafen BER und in Richtung Dresden.
- Die bisher vom Hauptbahnhof ausführenden Radialen (zum Beispiel Anhalter Bahn mit Lichterfelde Ost oder Hamburger/Lehrter Bahn mit Spandau) weisen Regionalverkehrshalte in der Äußeren Stadt auf, die von den Fahrgästen gut angenommen werden und die Reisezeiten gegenüber den parallel verkehrenden S-Bahnen in die Innenstadt stark verkürzen.
- Die Umsetzung der Maßnahme darf nicht zu einer Verzögerung des Baus und Inbetriebnahme der Dresdner Bahn in 2025 führen.

Begründung:

- Der Bedarf eines zusätzlichen Halts an der Buckower Chaussee wird aufgrund der benachbarten Großwohngebiete und der zu erwartenden Umsteigeströme prognostiziert.
- Insbesondere die tangentialen Expressbus- und Metrobuslinien bieten ein hohes Umsteigepotenzial.
- Die Erreichbarkeit der Berliner Innenstadt und des Flughafens BER wird für die angrenzenden Ortsteile entscheidend verbessert.
- Im Bedienkonzept können Halte nur für Regionalzüge und/oder zumindest eines Teils der Flughafen-Express-Züge vorgesehen werden. Insoweit lassen sich potenzielle Reisezeiteinbußen für den Flughafen-Express in Grenzen halten.

Bahnhof Karower Kreuz

Realisierung	2026–2030
Priorität	vordringlich
Kosten	20 Mio. €

Hintergrund:

- Infolge der dynamischen Siedlungsentwicklung ist eine kontinuierliche Anpassung des Verkehrssystems erforderlich.
- Eine besondere Bedeutung hat dabei die leistungsfähige Anbindung von neuen Wohnungs-, Freizeit-, Bildungs- und Arbeitsplatzstandorten.
- Der Bau von Bahnhöfen an bestehenden beziehungsweise geplanten Regional- und S-Bahn-Strecken ist eine effiziente Möglichkeit die Erschließung von Siedlungsgebieten, ohne weitgehenden Infrastrukturausbau zu realisieren.
- Am Karower Kreuz verkehren in Nord-Süd und Ost-West-Richtung zahlreiche Regional- und S-Bahn-Linien.
- Im Umkreis des Karower Kreuzes existieren Wohngebiete, die außerhalb der Erschließungsstandards des NVP liegen.

Begründung:

- Mit der Inbetriebnahme werden die Wohngebiete in Blankenburg und Karow im unmittelbaren Umfeld des Karower Kreuzes bedarfsgerecht mit dem ÖV erschlossen.
- Durch die Errichtung des Kreuzungsbahnhofs wird eine bessere Verknüpfung der Bezirke im Osten Berlins (Lichtenberg, Hohenschönhausen und Pankow) ermöglicht und die Reisezeiten auf dieser Relation deutlich minimiert.

II.6 SPNV-Trasse

Mit der Realisierung bestimmter Korridore ergeben sich neben der Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen Berlin und Brandenburg (vergleiche Kapitel II.5) auch neue Verkehrsrelationen im Schienennetz. Neben der Verkürzung von Reisezeiten für die Fahrgäste bewirken diese durch die Entflechtung der Fahrgastströme eine Entlastung des teilweise überlasteten Regionalverkehrsnetzes in Berlin.

Die Realisierung der Strecken als S-Bahn oder für den Bahn-Regionalverkehr ist entsprechend in Abhängigkeit von den verkehrlichen Bewertungen und weiteren Untersuchungen zu entscheiden. Der Korridor Potsdamer Stammbahn wird im Rahmen von i2030 untersucht.

Strecken	Kosten	Realisierung	Anmerkung
Potsdamer Stammbahn	150 Mio. €	2031–2035	vgl. Steckbrief
Nahverkehrstangente (Springpfuhl – Grünauer Kreuz)	295 Mio. €	2031–2035 (Bahn-Regionalverkehr) oder nach 2035 (S-Bahn)	

Potsdamer Stammbahn



Realisierung	2031–2035
Priorität	dringlich
Kosten	150 Mio. €

Hintergrund:

- Vor dem 2. Weltkrieg stellte die Potsdamer Stammbahn eine leistungsstarke Direktverbindung zwischen Berlin und Potsdam über Steglitz und Zehlendorf dar. Nach dem Krieg wurde die Strecke weitgehend demontiert, infolge der Teilung Berlins nur noch bis Zehlendorf Süd betrieben und 1980 eingestellt.
- Gegenwärtig wird eine direkte Verbindung zwischen Berlin und Potsdam ausschließlich über die sogenannte „Wetzlarer Bahn“ durch den Grunewald gewährleistet, es besteht keine Verbindung in weite Teile des Berliner Südwestens.
- Die Zahl der Berufspendler zwischen Berlin und Brandenburg ist in den letzten Jahren rasant angestiegen, was zu einer starken Überlastung der bestehenden Regionalverkehrsverbindungen geführt hat. Die darüber hinaus stark wachsende Region Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf mit dem Europarc Dreilinden verfügt in großen Teilen nicht über eine leistungsfähige schienengebundene Anbindung.
- Das übergeordnete Schnellbahnnetz zeichnet sich durch eine hohe Leistungsfähigkeit und kurze Reisezeiten aus. Entsprechend weisen S-Bahnen oder Regionalbahnen eine hohe Attraktivität auf.
- Die Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn als S-Bahn oder Regionalbahn wird im Rahmen des Projektes i2030 untersucht.

Begründung:

- Für eine bessere Anbindung der Region Teltow – Kleinmachnow – Stahnsdorf an das Schnellbahnnetz wird der Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn untersucht.
- Als Alternativverbindung zwischen Potsdam und Berlin könnte sie zur Entlastung der Berliner Stadtbahn beitragen und birgt erhebliches Potenzial, aktuelle MIV-Fahrten von Anwohnern entlang der B1 auf den SPNV zu verlagern sowie das künftige Verkehrswachstum in der Region direkt auf die Schiene zu lenken.

II.7 Busverkehr

Im Busverkehr in Berlin werden täglich über eine Million Fahrgäste befördert. Mit der Einrichtung zusätzlicher Busspuren und der Anpassung von Lichtsignalanlagen wird das Land in die Stabilisierung und Beschleunigung des Busverkehrs investieren.

Darüber hinaus sind in den kommenden Jahren die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Umstellung des Busverkehrs vom Dieselantrieb auf umweltfreundliche Antriebsformen zu schaffen. Die betrifft sowohl die Beschaffung von umweltfreundlichen Fahrzeugen, die Einrichtung der notwendigen Ladeinfrastruktur als auch, in Abhängigkeit des weiteren Straßenbahnausbaus, den Bau zusätzlicher Betriebshöfe beziehungsweise Servicestandorte. Die Ausgestaltung der Finanzierung dieser Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt der Verhandlungen zum neuen Verkehrsvertrag mit der BVG.

Strecken	Kosten	Priorität	Realisierung	Anmerkung
Weiterentwicklung des Busverkehrsnetz				
Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen	300 Mio. €	vordringlich	2020–2035	vgl. Steckbrief
ÖPNV-Beschleunigung	80 Mio. €	dringlich	2020–2035	vgl. Steckbrief
Elektrifizierung des Busverkehrs				
Beschaffung von E-Bussen	810 Mio. €	dringlich	2020–2030	vgl. Steckbrief
Infrastruktur für E-Busse	570 Mio. €	dringlich	2020–2030	vgl. Steckbrief
Betriebshofneubauten	225 Mio. €	dringlich	2020–2030	vgl. Steckbrief

II.7.1 Weiterentwicklung des Busverkehrsnetzes

Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen	
	Realisierung 2020–2035
	Priorität vordringlich
	Kosten 300 Mio. €
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ In Berlin leben knapp 350.000 Menschen mit einem Behinderungsgrad von über 50 Prozent (Stand 31. Dezember 2015). Für diese und alle anderen Menschen, die dauerhaft oder vorübergehend durch körperliche, geistige oder sensorische Behinderungen in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, ist ein im Vergleich mit nicht eingeschränkten Fahrgästen gleichwertig nutzbarer, barrierefreier ÖPNV von erheblicher Bedeutung. ■ In Deutschland ist seit 2009 das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-Behindertenrechtskonvention) verbindlich, wonach Menschen mit Behinderung entsprechend dem Inklusionsprinzip eine gleichberechtigte Teilhabe in allen Bereichen des täglichen Lebens ermöglicht werden muss. ■ In Umsetzung dieser Vorgaben hat entsprechend dem seit 2013 gültigen Personenbeförderungsgesetz (PBefG) der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 zu berücksichtigen. ■ Das Berliner Landesgleichberechtigungsgesetz (LGBG) und das Berliner Mobilitätsgesetz fordern ebenfalls die besondere Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderung in der Nahverkehrsplanung. Sie setzen damit die Vorgabe von Artikel 11 der Berliner Verfassung um, der das Land verpflichtet, für gleichwertige Lebensbedingungen von Menschen mit und ohne Behinderung zu sorgen. ■ Derzeit sind circa 90 Prozent der rund 6.500 Berliner Bushaltestellen noch nicht barrierefrei ausgestattet. 	
Begründung:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Entsprechend des Inklusionsprinzips sind alle Einrichtungen und Verkehrsmittel so zu gestalten, dass sie Menschen mit Behinderung die persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit ermöglichen. ■ Busteig- und Bordhöhen sind auf die Höhe des Fahrzeugbodens auszurichten, um einen möglichst niveau- und spaltfreien Ein- und Ausstieg in die Busse zu gewährleisten. Ziel ist der Verzicht auf mechanische oder elektrische personalbediente Rampen als Regellösung. ■ Zudem sind ausreichend große Aufenthalts- und Rangierflächen für Mobilitätshilfen zu berücksichtigen. ■ Für Menschen mit visuellen Einschränkungen sind durchgängige Leitsysteme durch kontrastreiche visuelle und taktile Markierungen auf dem Boden vorzusehen. ■ Ein barrierefreier Nahverkehr bietet aber auch allen anderen Fahrgästen bessere Nutzungsmöglichkeiten und Komfort. Ein erleichterter Ein- und Ausstieg verkürzt etwa die Aufenthaltszeit der Fahrzeuge an der Haltestelle. 	

ÖPNV-Beschleunigung	
	Realisierung 2020–2035
	Priorität dringlich
	Kosten 80 Mio. €
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Durchschnittsgeschwindigkeit im Berliner Busverkehr beträgt 19,5 Kilometer pro Stunde. ■ Insbesondere stark belastete Buslinien in der Innenstadt weisen jedoch teilweise deutlich niedrigere Durchschnittsgeschwindigkeiten von unter 14 Kilometer pro Stunde auf. Dafür sind verschiedene Faktoren ursächlich: <ul style="list-style-type: none"> ● die hohe Fahrgastnachfrage führt zu langen Fahrgastwechselzeiten an Haltestellen und ● das generell hohe Verkehrsaufkommen mindert die Durchlassfähigkeit des Berliner Straßennetzes; ● ordnungsrechtliche Verstöße wie Parken in zweiter Reihe, Blockieren von Busspuren sowie Halten an Bushaltestellen behindern den Busverkehr und führen teilweise zu deutlichen Betriebseinschränkungen. ■ Infolge dessen können die geplanten Fahrtzeiten oftmals nicht eingehalten werden. ■ Im Ergebnis wird der Bus als unattraktiv und unzuverlässig wahrgenommen. ■ Das Nachfragepotenzial im Busverkehr wird nicht ausgeschöpft. ■ Die Fahrtzeitverluste auf den betreffenden Linien führen zu zusätzlichen finanziellen Aufwendungen für die Bestellung der Verkehrsleistungen. 	
Begründung:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Als Teil des Umweltverbundes ist dem ÖPNV gemäß § 25 Abs. 5 MobG Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr einzuräumen. ■ Mit Anpassungen an Lichtsignalanlagen, der Abmarkierung von Bussonderstreifen, der Einrichtung von Bustrassen in Mittellage, der Umgestaltung von Einmündungen und Kreuzungen sowie des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen (vergleiche Steckbrief 1.13.2) ist eine vom Individualverkehr getrennte Führung des Busverkehrs möglich. ■ Der Busverkehr kann so resistenter von äußeren Störeinflüssen betrieben werden. ■ Infolge der höheren Zuverlässigkeit und Reisegeschwindigkeit werden zusätzliche Nachfragepotenziale zur Steigerung des Modal-Split-Anteils im ÖPNV erschlossen. ■ Die Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen muss von einer konsequenten ordnungsrechtlichen Überwachung der Verkehrsregeln flankiert werden. ■ Auch die Umsetzung von betrieblichen Maßnahmen zur Reduzierung von Fahrgastwechselzeiten ist ein wesentlicher Baustein, um im Gesamtsystem Bus durchgreifende Verbesserungen zu erzielen. ■ Die aus der Beschleunigung erzielten Fahrtzeitgewinne (Einsparungen von Bestellerentgelten) können an anderer Stelle des Netzes für Mehrbestellungen von Verkehrsleistungen in der wachsenden Stadt genutzt werden. 	

II.7.2 Elektrifizierung des Busverkehrs

Beschaffung von E-Bussen	
	Realisierung 2020–2030
	Priorität dringlich
	Kosten 810 Mio. €
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Im Ergebnis des Übereinkommens von Paris sind NO_x-Reduzierungs- und Klimaschutzziele zur Luftreinhaltung zu erreichen. ■ Der ÖPNV leistet bereits heute durch den hohen Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel und seine Bündelungsfunktionen einen großen Beitrag zur Senkung der Treibhausgas- und Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs. ■ Der Busverkehr basiert jedoch zu großen Teilen auf dem Dieselantrieb. Gleichwohl mit dem Diesel Euro VI ein großer Schritt zur Luftreinhaltung in den Städten gelungen ist, besteht hier dennoch das größte Potenzial, den Umweltvorteil des ÖPNV weiter auszubauen. ■ Das Mobilitätsgesetz fordert die schrittweise Umstellung des öffentlichen Nahverkehrs auf alternative Antriebe beziehungsweise nicht fossile Antriebsenergien bis 2030. 	
Begründung:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Berlin plant die Umstellung des Busverkehrs auf elektrisch angetriebene Fahrzeugkonzepte. ■ Mit der Nutzung von Strom aus erneuerbaren Quellen erzielen E-Busse einen im Vergleich zu anderen Antriebsarten sehr hohen Primärenergiewirkungsgrad. ■ Zudem emittieren elektrisch angetriebene Busse lokal keine Schadstoffe. ■ Die Umweltprobleme des Dieselmotors werden vermieden (Lärm, NO_x-Emissionen). ■ E-Busse weisen aufgrund ihres Entwicklungsstadiums und der derzeit noch geringen Stückzahlen relativ hohe Investitionskosten auf. Die Mehrkosten von E-Bussen gegenüber vergleichbaren Dieselmotoren liegen etwa bei Faktor 2 bis 2,5. 	

Infrastruktur für E-Busse	
	Realisierung 2020–2030
	Priorität dringlich
	Kosten 570 Mio. €
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Im Ergebnis des Übereinkommens von Paris sind NO_x-Reduzierungs- und Klimaschutzziele zur Luftreinhaltung zu erreichen. ■ Der ÖPNV leistet bereits heute durch den hohen Anteil umweltfreundlich Verkehrsmittel und seine Bündelungsfunktionen einen großen Beitrag zur Senkung der Treibhausgas- und Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs. ■ Der Busverkehr basiert jedoch zu großen Teilen auf dem Dieselantrieb. Gleichwohl mit dem Diesel Euro VI ein großer Schritt zur Luftreinhaltung in den Städten gelungen ist, besteht hier dennoch das größte Potenzial den Umweltvorteil des ÖPNV weiter auszubauen. ■ Das Mobilitätsgesetz fordert die schrittweise Umstellung des öffentlichen Nahverkehrs auf alternative Antriebe beziehungsweise nicht fossile Antriebsenergien bis 2030. ■ Für die Zufuhr der Antriebsenergie ist eine entsprechende Ladeinfrastruktur zu schaffen. ■ Die Betriebshöfe müssen eine Instandhaltung und Behandlung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebskonzepten erlauben. 	
Begründung:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ E-Busse werden mit Strom angetrieben, den sie in Batterien speichern. ■ Für die Nachladung der Fahrzeuge auf den Betriebshöfen und/oder der Strecke sind entsprechende Ladeinfrastrukturen zu schaffen. ■ Die Ladestationen müssen in Abhängigkeit des Leistungsbedarfs zudem an das Mittel- oder Hochspannungsnetz angeschlossen werden. ■ Auch in den Werkstätten sind Anpassungen notwendig, da im Gegensatz zu Dieselnissen relevante Antriebskomponenten auf den Dächern der E-Busse verbaut sind. Entsprechend sind zur Instandhaltung von E-Bussen Dacharbeitsstände und entsprechende Werkzeuge notwendig. ■ Soweit die erforderlichen Investitionskosten nicht durch bundes- und europaweite Förderprogramme übernommen werden, sind die Mehrkosten durch das Land Berlin abzudecken. 	

Betriebshofneubau	
	Realisierung 2020–2030
	Priorität dringlich
	Kosten 225 Mio. €
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Im Ergebnis des Übereinkommens von Paris sind NO_x-Reduzierungs- und Klimaschutzziele zur Luftreinhaltung zu erreichen. ■ Der ÖPNV leistet bereits heute durch den hohen Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel und seine Bündelungsfunktionen einen großen Beitrag zur Senkung der Treibhausgas- und Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs. ■ Der Busverkehr basiert jedoch zu großen Teilen auf dem Dieselantrieb. Gleichwohl mit dem Diesel Euro VI ein großer Schritt zur Luftreinhaltung in den Städten gelungen ist, besteht hier dennoch das größte Potenzial, den Umweltvorteil des ÖPNV weiter auszubauen. ■ Das Mobilitätsgesetz fordert die schrittweise Umstellung des öffentlichen Nahverkehrs auf alternative Antriebe beziehungsweise nicht fossile Antriebsenergien bis 2030. 	
Begründung:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ E-Busse dürfen aus Brandschutzgründen nicht mehr im Block abgestellt werden. Zudem ist an jedem Abstellplatz eine Ladesäule zur Nachladung der Fahrzeuge vorzusehen. Entsprechend ergibt sich für die Versorgung und Abstellung von E-Bussen ein zusätzlicher Flächenbedarf von 15 bis 25 Prozent. ■ Infolge der geringen Einsatzreichweiten von elektrisch angetriebenen Bussen ist zudem von einem Mehrbedarf an Fahrzeugen im Verhältnis zum Dieselbus auszugehen, soweit die Reichweite nicht durch Verbesserung der Batterietechnik signifikant erweitert werden kann. ■ Infolge der Vergrößerung der Busflotte werden zusätzliche Abstellkapazitäten und Werkstatteinrichtungen benötigt. Die bestehenden Betriebshöfe lassen eine Aufnahme zusätzlicher Fahrzeuge nur bedingt zu. ■ Mit einem neuen Standort für die Wartung der E-Busse werden der Fahrzeugeinsatz sowie die Betriebsflexibilität verbessert. Die Länge von Zuführungsfahrten kann, unter Berücksichtigung der Reichweitenproblematik, minimiert werden. ■ Der tatsächliche Bedarf muss in Abhängigkeit des Straßenbahnausbaus und der damit verbundenen Verlagerung von Busleistungen auf die Straßenbahn betrachtet werden. 	

Impressum

Herausgeberin

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin
www.berlin.de/sen/uvk/

Inhalte und Bearbeitung

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Abteilung Verkehr

Unterstützung bei der Bearbeitung durch

Center Nahverkehr Berlin GbR
Bernburger Straße 27
10963 Berlin

Bearbeitungszeitraum: Januar 2017 bis Februar 2019

Berlin, Oktober 2019