Bahnstadt Berlin – Baustellen für die Zukunft

Deutsche Bahn AG

Alexander Kaczmarek

Konzernbevollmächtigter für das Land Berlin

Berlin, 30. August 2017

Deutsche Bahn legt im 1. Halbjahr 2017 zu

Umsatz: 21,1 Mrd. € (= plus 5,2 % ggü. Vorjahr)
EBIT: 1,18 Mrd. € (= plus 17,1 %ggü. Vorjahr)

Fahrgastrekord im Fernverkehr:

68 Mio Reisende (= plus 2,4 % ggü. Vorjahr)

Steigerung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr:

Fernverkehr	plus 3,3, %
Regio Schiene	plus 2 %

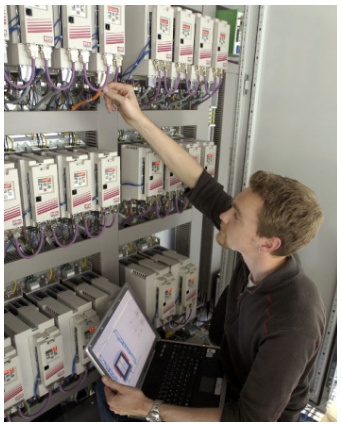
Steigerung der Verkehrsleistung im deutschen Schienennetz: um 0,5 %

Anstieg des **Anteils anderer EVU**: von 29,8 % auf 30, 8 %

Die DB AG ist der größte Arbeitgeber in Berlin

(Angaben Stand: 12/2016)

Mitarbeiter des technischen Dienstes bei Wartungsarbeiten an der Heizungsanlage (Berlin Ostbahnhof)



Mitarbeiter der Waschanlage Berlin-Lichtenberg

Mitarbeiter im ICE-Betriebswerk Rummelsburg

DB AG	**19.149**
davon S-Bahn Berlin	2.774
Charite-Universitätsmedizin	16.800
Vivantes	14.714
BVG	13.776
Siemens	11.818

- **Auszubildende**

DB AG	730

Die DB AG als Mobilitäts- und Logistikdienstleister

- **Fahrgäste 2016**

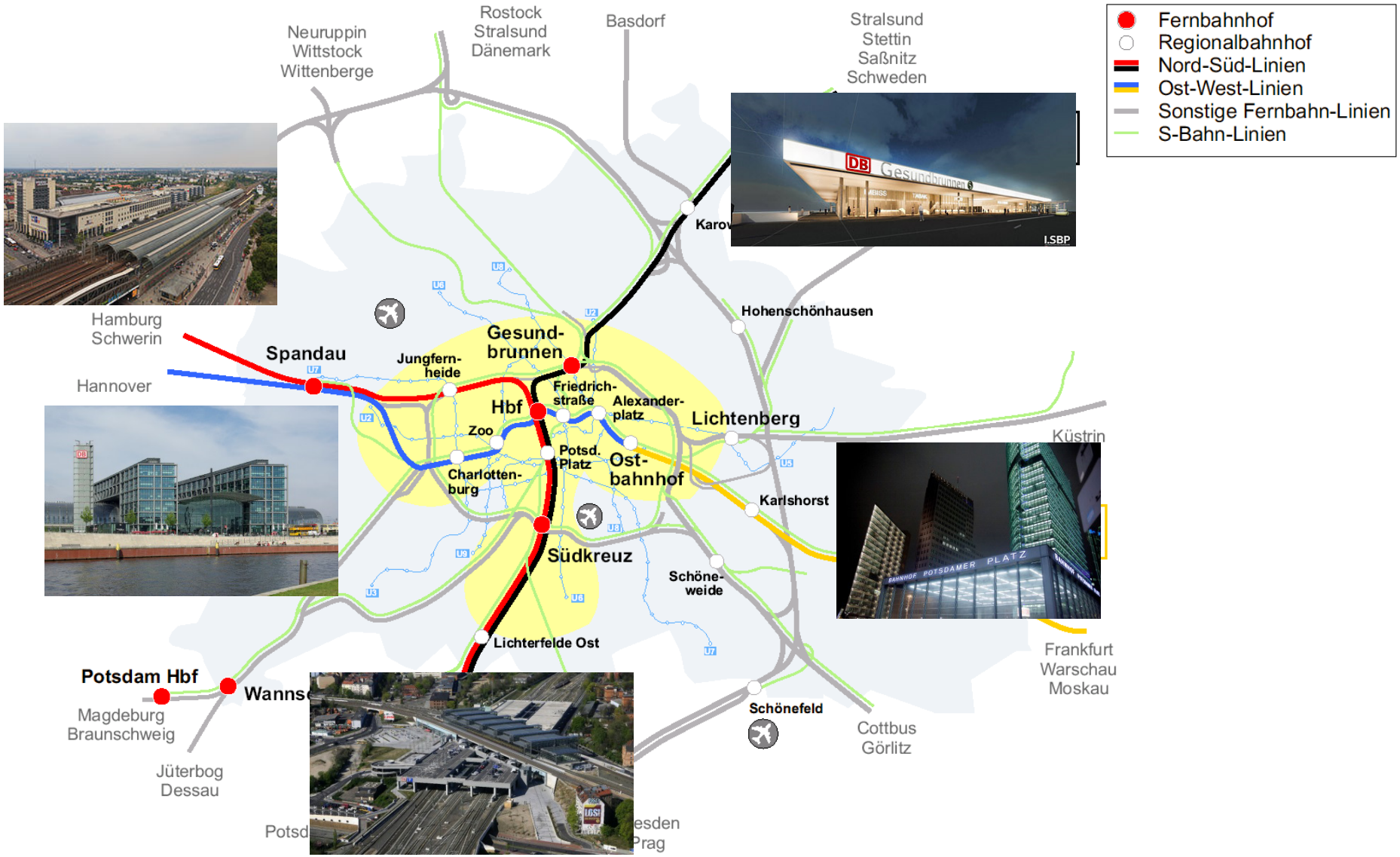
S-Bahn Berlin	431 Mio
Regionalverkehr (BE/BB)	62,3 Mio
Regio Bus (BE/BB)	14 Mio
Fernverkehr (BE/BB)	12,1 Mio

Die DB AG als Mobilitäts- und Logistikdienstleister

- **Güter / DB Schenker Rail** (2016)

  Versand und Empfang: 10,1 Mio t (BE/BB)

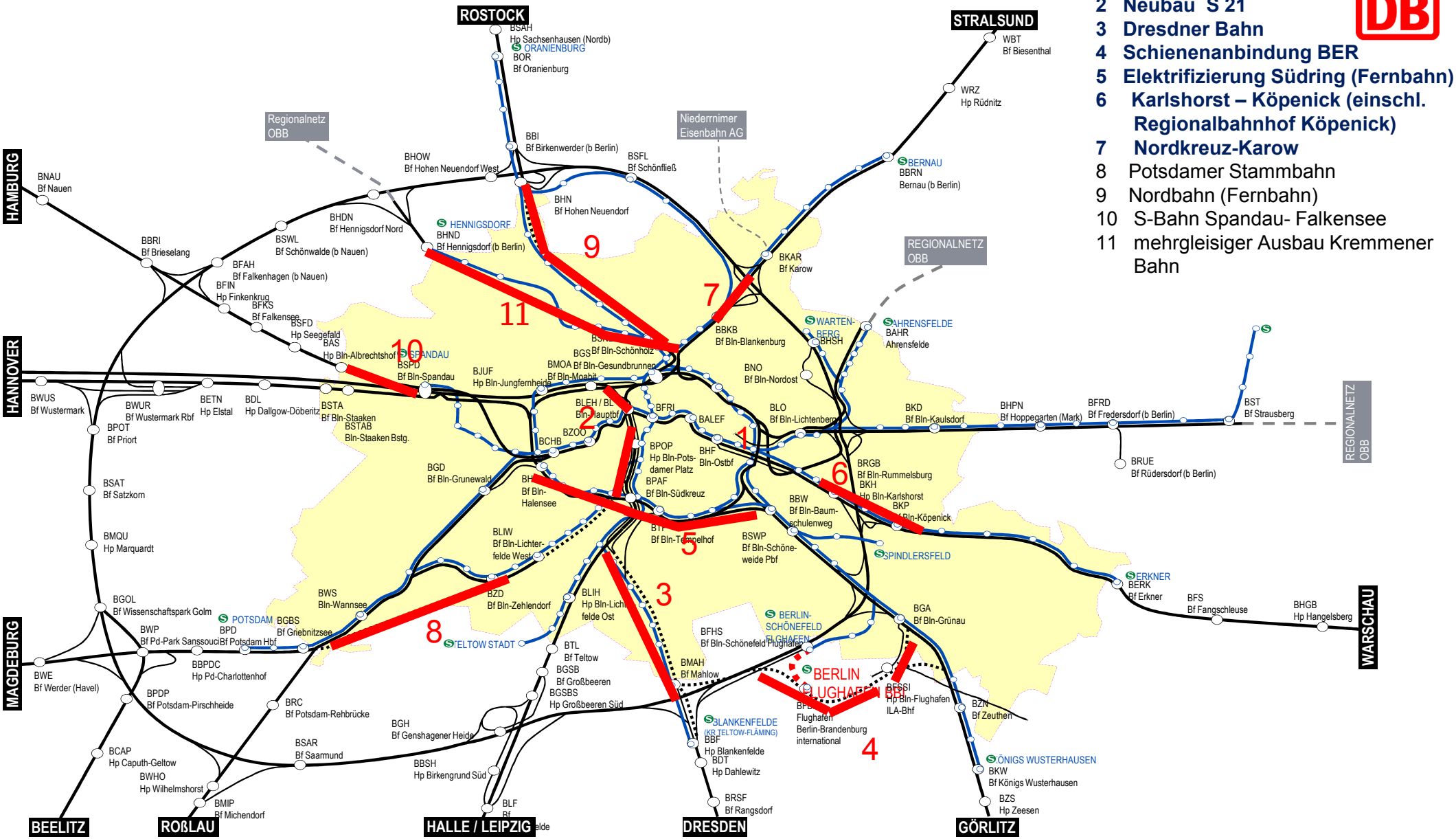
Berlin hat eine europaweit vorbildliche Eisenbahninfrastruktur mit Personenverkehrsangeboten in alle Richtungen



Die DB AG realisierte im Zeitraum 1990 bis 2010 in Berlin Investitionen in Höhe von 10 Milliarden Euro

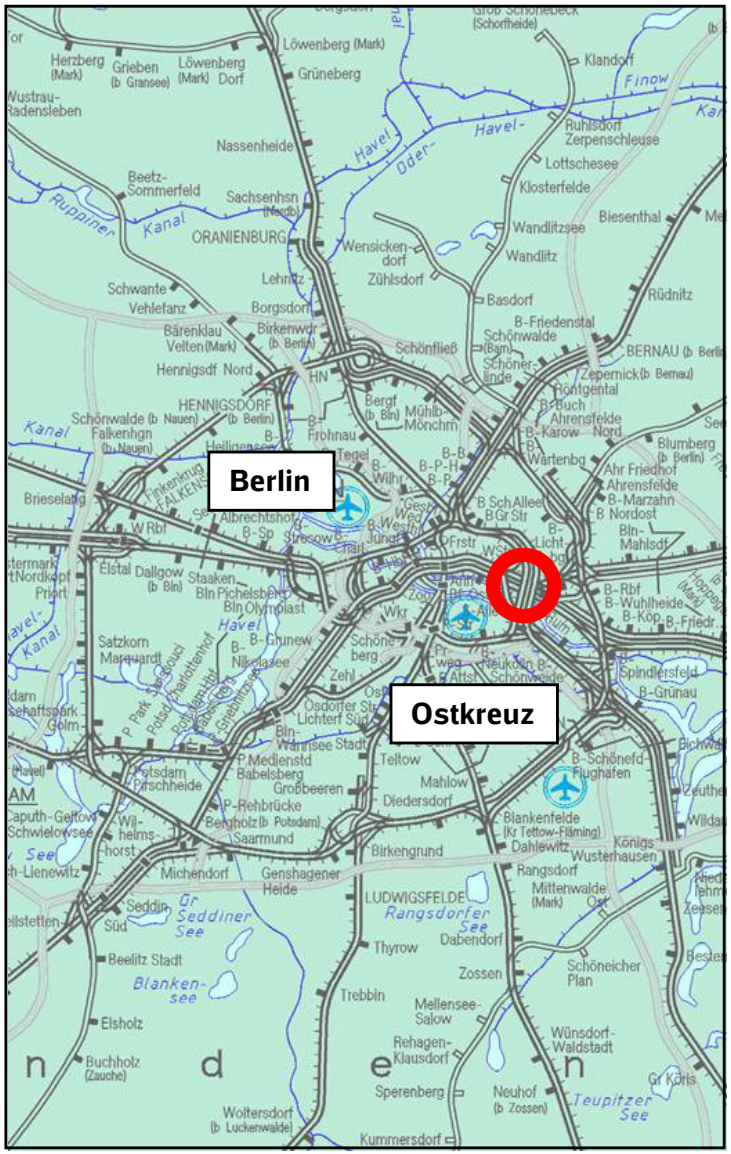
- **Infrastruktur**

Personenbahnhöfe	133
Schienennetz (Betriebslänge) km	588



1 **Umbau Ostkreuz**
2 **Neubau S 21**
3 **Dresdner Bahn**
4 **Schienenanbindung BER**
5 **Elektrifizierung Südring (Fernbahn)**
6 **Karlshorst – Köpenick (einschl. Regionalbahnhof Köpenick)**
7 **Nordkreuz-Karow**
8 Potsdamer Stammbahn
9 Nordbahn (Fernbahn)
10 S-Bahn Spandau- Falkensee
11 mehrgleisiger Ausbau Kremmener Bahn

Knoten Berlin, Umbau/Grunderneuerung Ostkreuz



Verkehrliche Zielsetzung:

- Grunderneuerung der gesamten Anlage
- Umstellung der S-Bahn vom derzeitigen Linien- in Richtungsbetrieb
- Einrichtung von Regionalverkehrshalten in der Stadt- und Ringbahnebene und damit Schaffung einer Verknüpfung von Regional- und S-Bahnverkehr

Maßnahmen:

- barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen.
- Herstellung EBO-gerechter Abmessungen
- Beseitigung des spannungslosen Abschnittes auf der Strecke Berlin - Frankfurt/O.
- Erneuerung und Optimierung der gesamten Infrastruktur in neuer Lage
- Erneuerung von 3 S-Bahnsteigen und Neubau von 2 Regionalbahnsteigen an den Gleisen der Strecke Berlin - Frankfurt/O sowie der Ringbahn und Berücksichtigung der Option 2. Ostbahngleis sowie von zwei Außenbahnsteigen
- Neubau von 10 Eisenbahnüberführungen und 1 Straßenbrücke
- Vorsorgemaßnahme BAB A 100 (nicht Projektbestandteil)

Projektkenndaten:

▪ Streckenlänge:		15 km
▪ Streckengeschwindigkeit:	Berlin - Frankfurt/O	120 km/h
	S-Bahn	100 km/h

geplanter Zielzustand Bahnhof Berlin Ostkreuz

Knoten Berlin, Umbau/Grunderneuerung Ostkreuz

21. August 2017

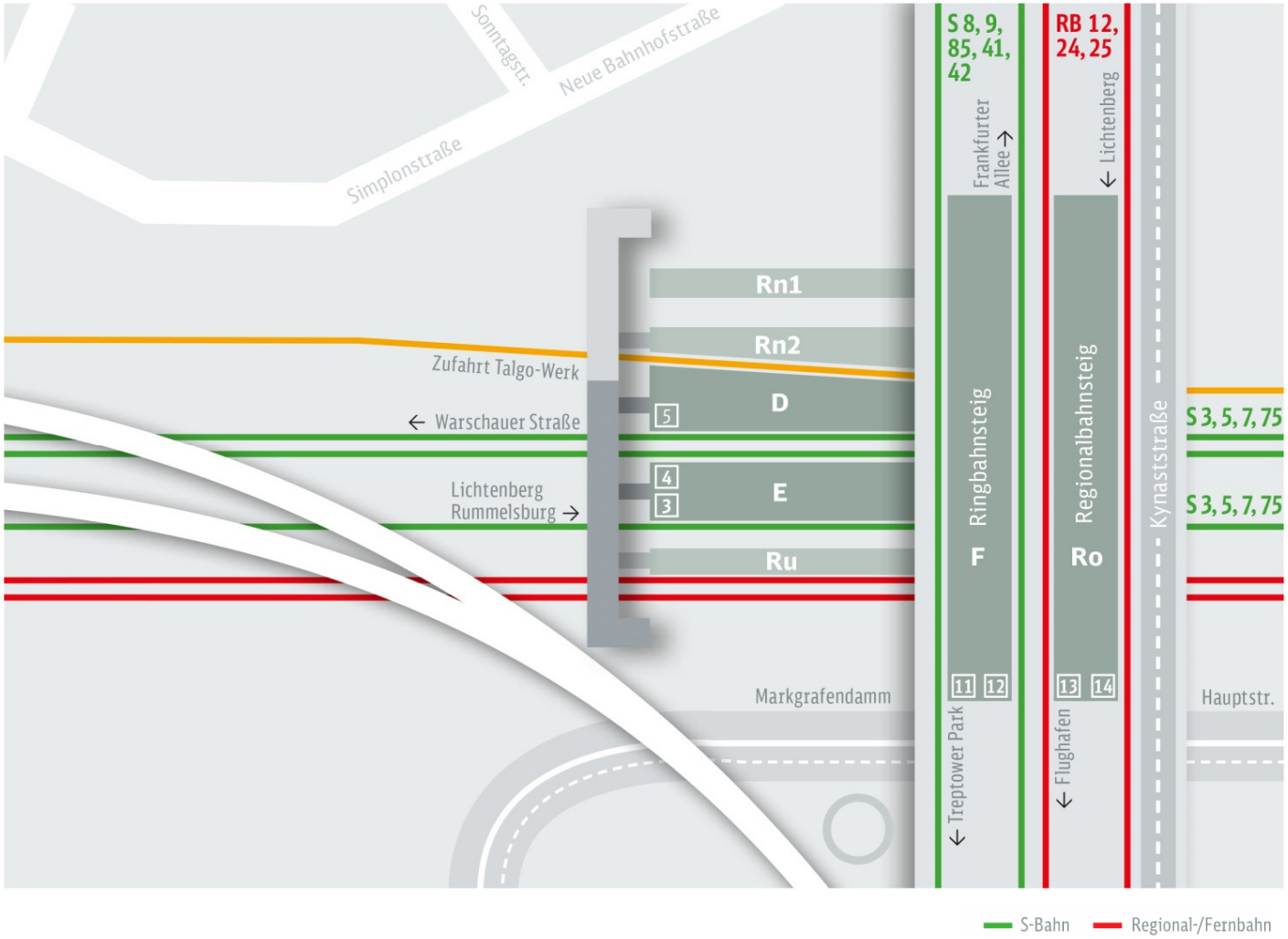
Inbetriebnahme des Bahnsteigs E
und des ersten Teils der neuen
Fußgängerbrücke

Inbetriebnahme des Elektronischen
Stellwerks Ostkreuz für die S-Bahn mit
Zugbeeinflussungssystem (ZBS)

Ende des Inselbetriebs der S3, die S3
Fährt wieder alle 10 Minuten in Richtung
Innenstadt

Aufnahme des Richtungsbetriebs für die
S-Bahn

Inbetriebnahme des Bahnsteigs A,
Warschauer Straße



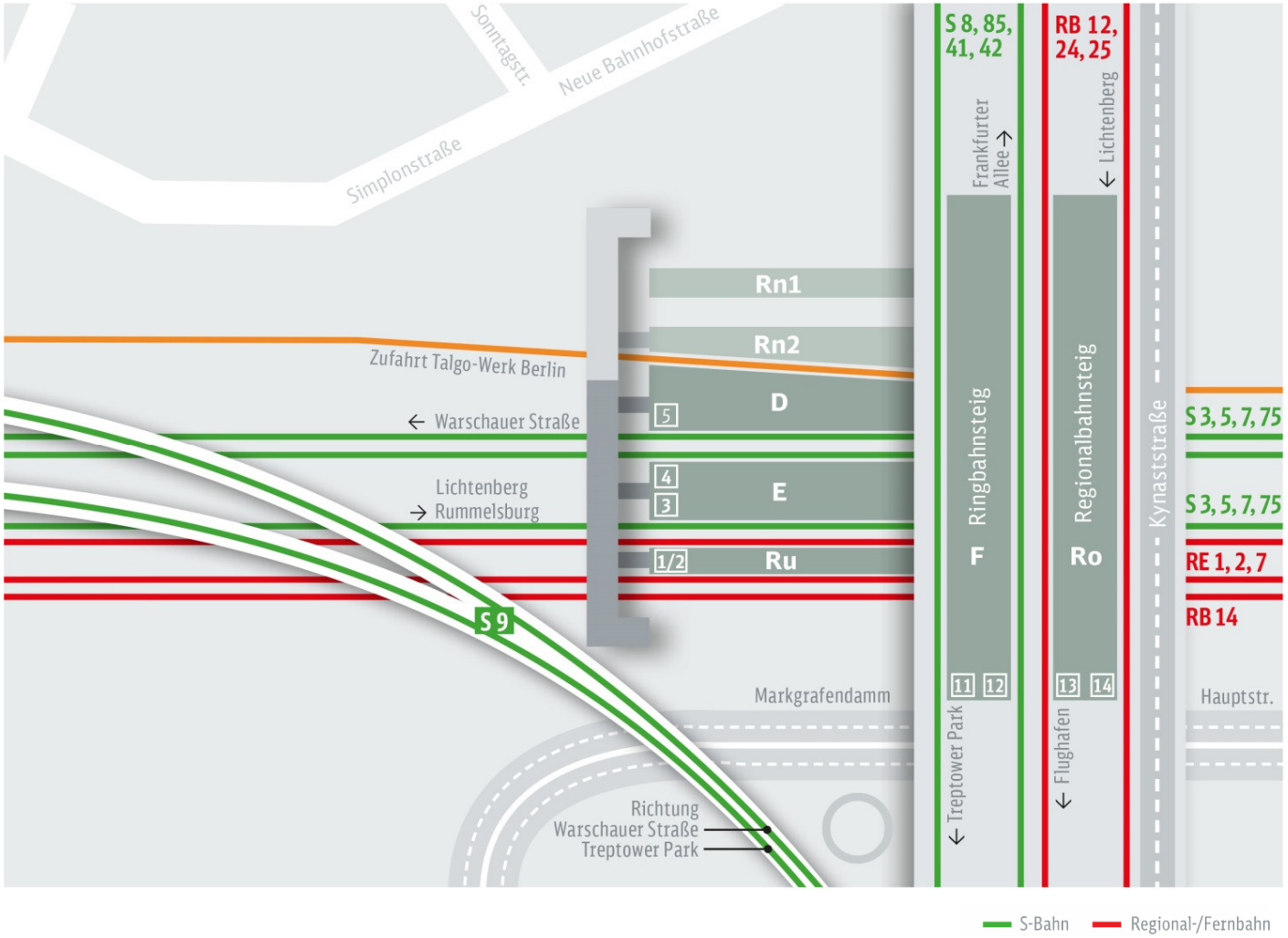
Knoten Berlin, Umbau/Grunderneuerung Ostkreuz

10. Dezember 2017

Verkehrsaufnahme für die S9 über die Eisenbahnüberführung Südkurve

Verkehrsaufnahme des Regionalverkehrs am Bahnsteig Ru an der Strecke Berlin–Frankfurt/Oder–Grenze D/Pl

Herstellung der 3-Gleisigkeit für die Fernbahn



Knoten Berlin, Umbau/Grunderneuerung Ostkreuz

09. Dezember 2018

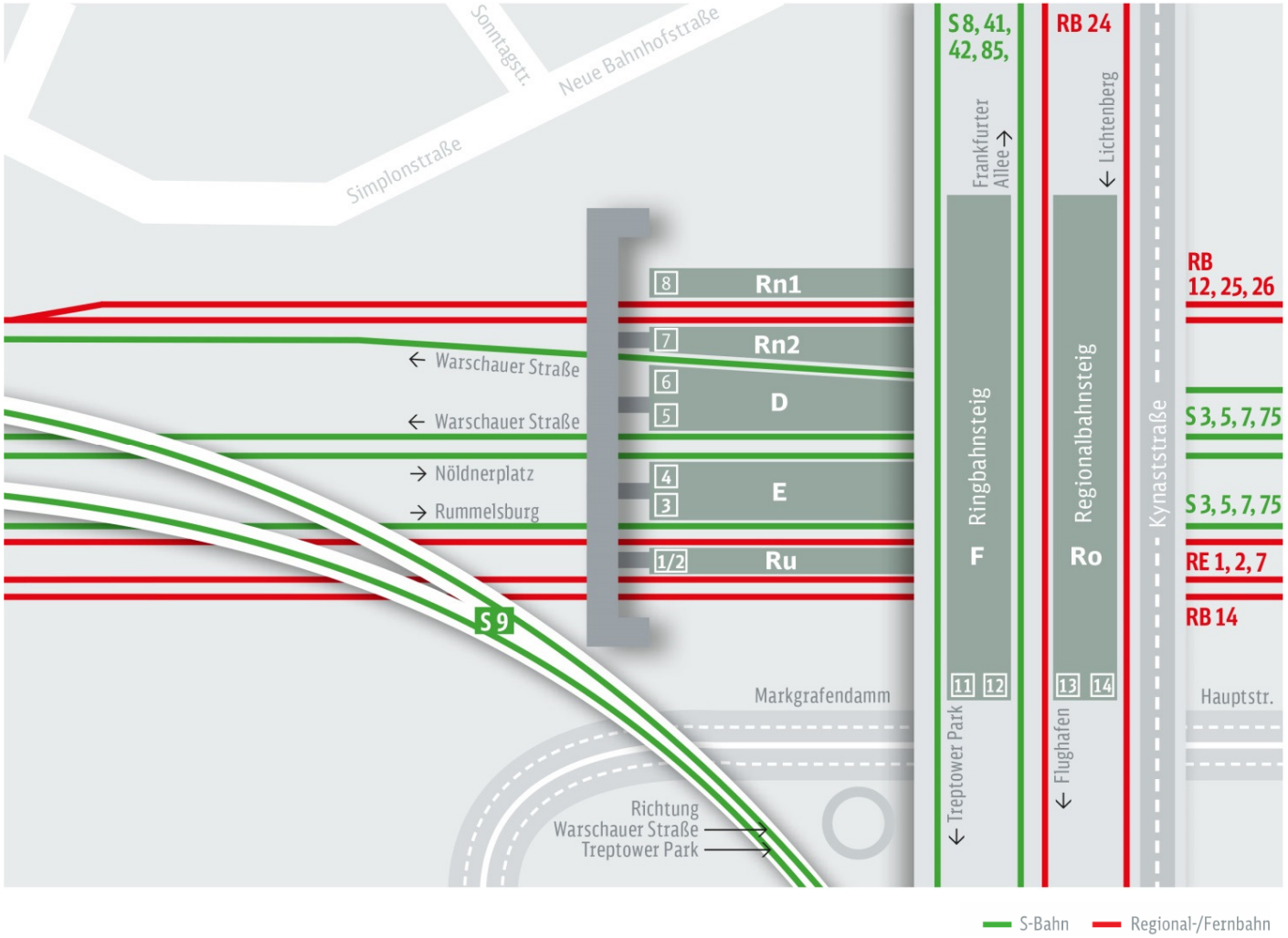
Erreichung des Endzustandes

Herstellung der 4-Gleisigkeit für die S-Bahn zwischen Ostkreuz und Ostbahnhof

Inbetriebnahme des 2. Teil der neuen Fußgängerbrücke

Inbetriebnahme des Bahnsteigs B, Warschauer Straße

Verkehrsaufnahme des Regionalverkehrs zwischen Lichtenberg und Ostkreuz auf der Stadtbahnebene



Umbau / Grunderneuerung Bahnhof Ostkreuz

Wettbewerb
Vorplatzgestaltung:
1.Preis (Pressemitteilung vom 14.07.2015)
SenStadtUm

Urheber: PLANORAMA Landschaftsarchitektur

am 07. Oktober – Ostkreuztag

S 21, 1. Bauabschnitt - Projektdaten

Verkehrliche Zielsetzung:

- Anbindung des Berliner Hauptbahnhofes in Nord-Süd-Achse an den S-Bahn-Ring
- Neubau eines unterirdischen S-Bahn Haltepunktes am Hauptbahnhof

Maßnahmen:

- Neubau von 4 km langen Gleisanlagen einschließlich Stromschiene
- Neubau von 3 Brückenbauwerken (EÜ Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal, EÜ Perleberger Straße, EÜ Berlin-Hamburg-Lehrter Bahnhof), Umverlegung Tegeler Straße und Rettungsplatz
- Neubau eines Trog- und Tunnelbauwerkes
- Neubau eines GUW „Perleberger Brücke“ einschl. Einbindung in das 30-kV-Kabelnetz ‚Leistungserhöhende Maßnahmen im GUW Westhafen (Erweiterung der 750-V-Schaltanlage)
- Neubau eines unterirdischen S-Bahn Haltepunktes am Hauptbahnhof (Endzustand)
- Neu-/Rückbau eines Interimsbahnsteigs (Interimszustand)

Projektkenndaten:

- Streckenlänge : 2 km
- Streckengeschwindigkeit: 80 - 100 km/h

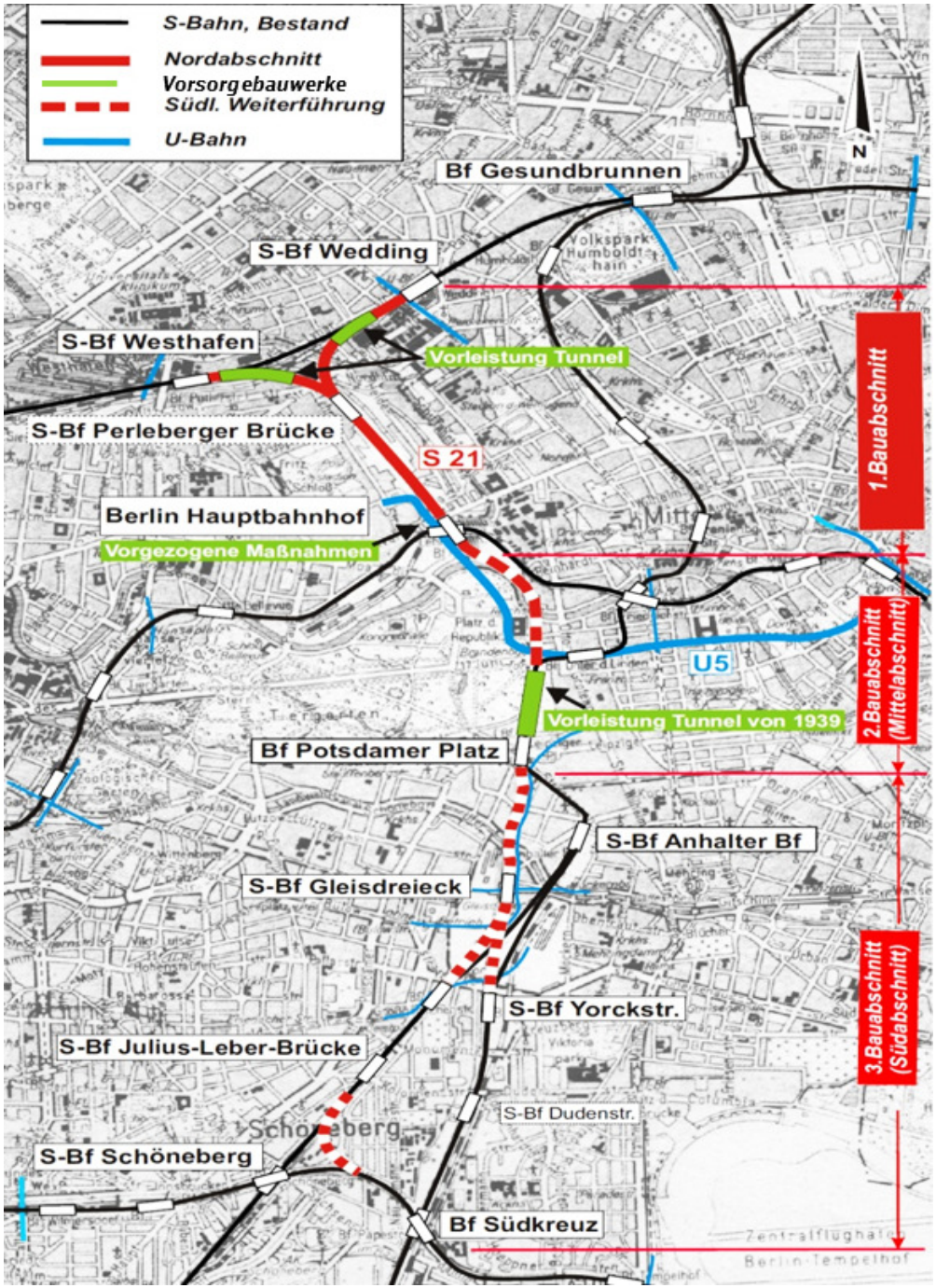
S 21 - 1. Bauabschnitt - Übersicht

1. Östliches Kreuzungsbauwerk (190m) - Vorsorge
2. Westliches Kreuzungsbauwerk (410m) und Trog (160m) – Vorsorge
3. Umverlegung Tegeler Straße
4. EÜ Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal (Spannbetonbrücke, 154m)
5. EÜ Perleberger Brücke (Stabbogenbrücke, 48m)
6. EÜ BHUL (Spannbetonbrücke, 265m)
7. Rampenbauwerk (233m)
8. Trogbauwerk (191m)
9. Tunnelbauwerk (609m)

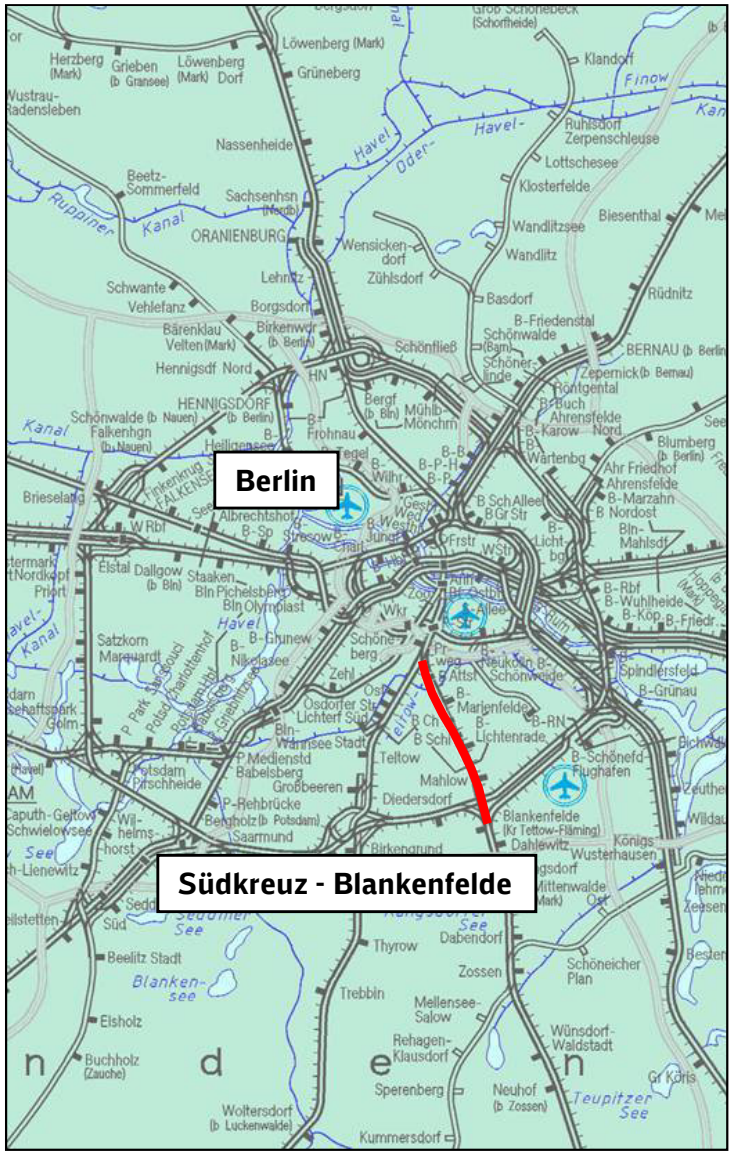
S 21 - 1. Bauabschnitt

die Streckenführung rot markiert, gestrichelt=Tunnelabschnitt

S 21 - Gesamtprojekt



Knoten Berlin, Südkreuz – Blankenfelde (Dresdner Bahn)



Verkehrliche Zielsetzung:

- Wiederherstellung der zweigleisigen Fernbahnstrecke
- erhebliche Verkürzung der Reisezeit Berlin - Dresden/Südosteuropa
- Sicherstellung eines qualitätsgerechten Verkehrs des Flughafen-Shuttles zwischen Berlin-Hauptbahnhof und Flughafen BER (15-Min.-Takt, Fahrzeit 20 Min.)

Geplante Maßnahmen:

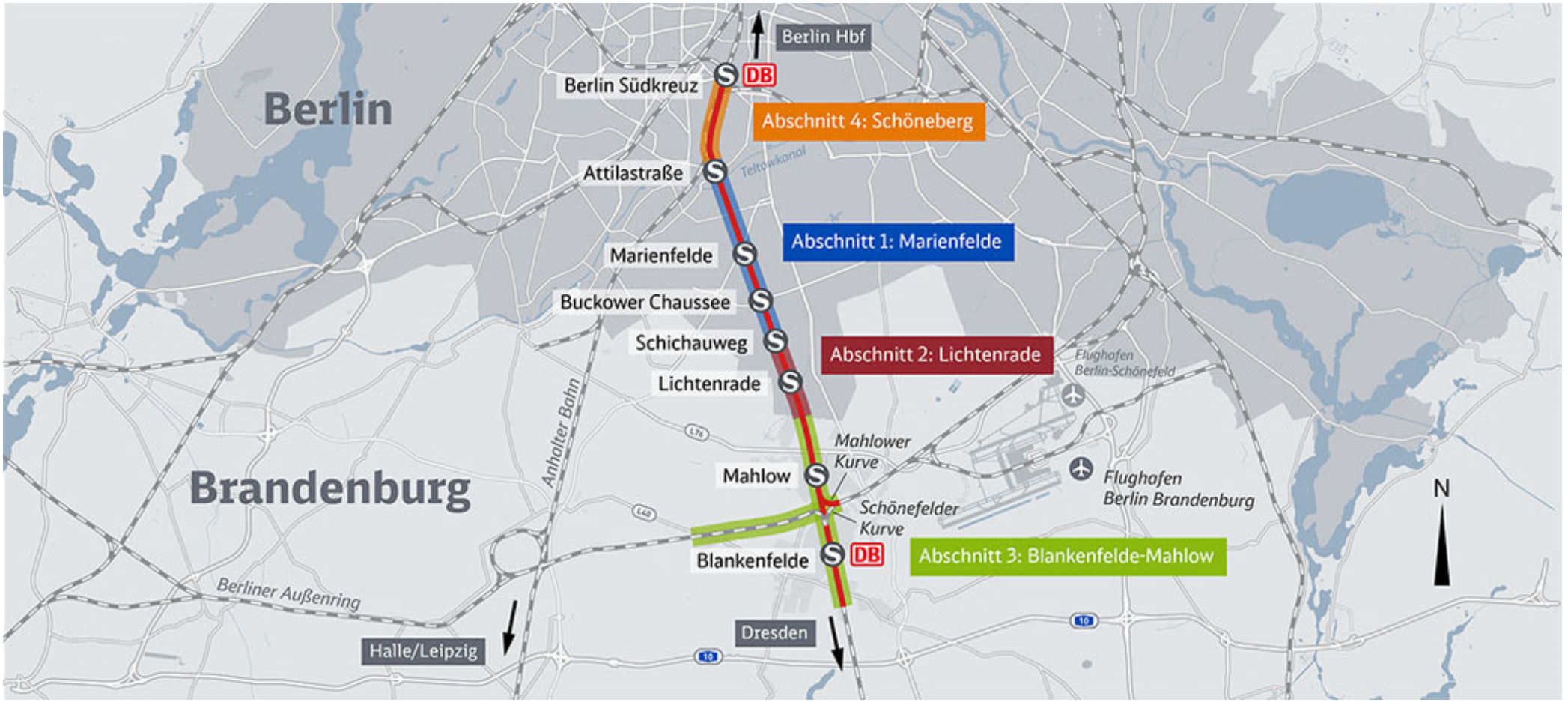
- Wiederaufbau und Elektrifizierung des Abschnittes Südkreuz (a) - Blankenfelde als zweigleisige, von der S-Bahn getrennte Fernbahnstrecke, Verlegen vorhandener S-Bahnanlagen auf Teilabschnitten
- Neubau einer Verbindungskurve zum Berliner Außenring (Nord-Ost-Kurve Mahlow) (zweigleisig, das 2. Gleis finanziert aus dem Projekt BBI)
- Auflösung von Bahnübergängen
- ESTW-Technik und ETCS-Ausrüstung
- Umbau Bahnhof Blankenfelde

(korrespondierende Bestandsnetzinvestition: Grunderneuerung der parallel verlaufenden S-Bahn-Linie S2 Süd)

Projektkenndaten:

▪ Streckenlänge (ohne Projekterweiterung):		14,2 km
	davon Land Berlin	*8,7 km*
	davon Land Brandenburg	*5,5 km*
▪ Entwurfsgeschwindigkeit:	Land Berlin	160 km/h
	Land Brandenburg	200 km/h (optional)

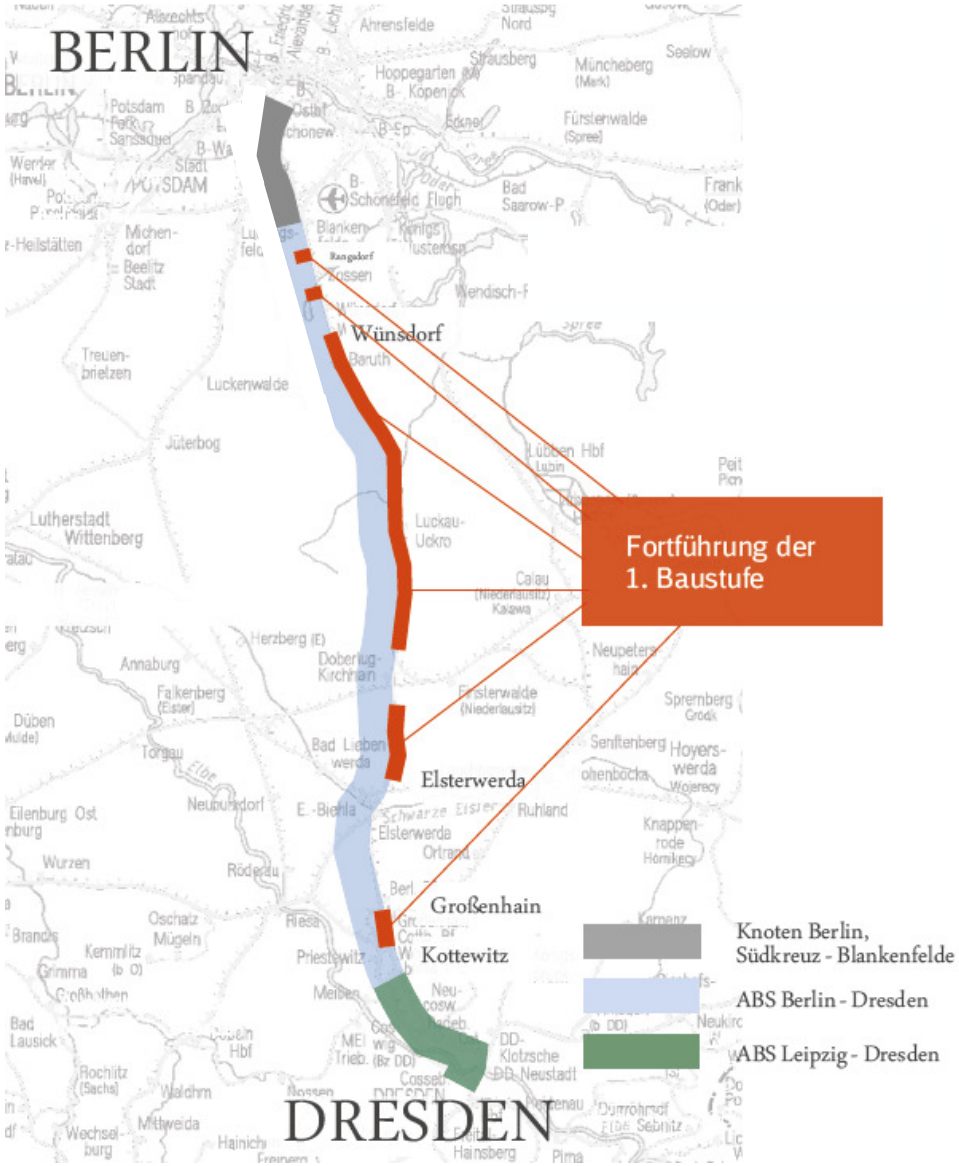
Planfeststellungsabschnitte Dresdner Bahn



PFA 1 – Marienfelde	Planfeststellungsbeschluss am 22.05.2017 erteilt
PFA 2 – Lichtenrade	Planfeststellungsbeschluss am 13.11.2015 erteilt
PFA 3 – Blankenfelde-Mahlow	Planfeststellungsbeschluss 2018

Projekt Dresdner Bahn – Haltepunkt Lichtenrade

ABS Berlin- Dresden



Verkehrliche Zielsetzung:

- Verbesserung der Angebotsqualität durch Verkürzung der Fahrzeit

Projektkenndaten:

- Streckenlänge 171 km
- Entwurfsgeschwindigkeit 200 km/h
- Zielfahrzeit Berlin Hbf –Dresden Hbf 80 min
  (unter Berücksichtigung Verkehrshalte Berlin Südkreuz und Dresden-Neustadt)

Maßnahmen:

- Streckenausbau Landesgrenze Berlin/Brandenburg (km 14,76 der Strecke Südkreuz – Elsterwerda) bis Abzw. Radebeul-Zitzschewig (km 12,0 der Strecke Dresden – Elsterwerda) auf Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h
- Ausrüstung mit moderner Leit- und Sicherungstechnik, Elektron. Stellwerken (ESTW-Technik und ETCS) sowie neuer Oberleitungsanlage
- Beseitigung der Bahnübergänge und Ersatz durch SÜ/EÜ

Schienenanbindung Flughafen Berlin Brandenburg International

Verkehrliche Zielsetzung:

- Anbindung des Flughafens Berlin Brandenburg International an das Schienenverkehrsnetz, insbesondere über die Nord-Süd-Achse an den Berliner Hauptbahnhof

Geplante Maßnahmen:

- Neubau einer zweigleisigen und elektrifizierten Strecke vom Berliner Außenring (BAR) bis zur Görlitzer Bahn (Strecke Berlin – Görlitz) für den Regional- und Fernverkehr
- zweigleisige Verlängerung der bestehenden S-Bahn ab dem Bahnhof Schönefeld bis zum zukünftigen Flughafenbahnhof
- Errichtung eines Bahnhofs für Fern- und S-Bahn unter dem Terminal-Gebäude.
- Bau eines 2. Gleises der Verbindungskurve Dresdner Bahn – Berliner Außenring einschließlich der Einbindung in den Berliner Außenring
- Neubau von 3 Eisenbahnüberführungen und 8 Straßenüberführungen

Projektabschnitte:

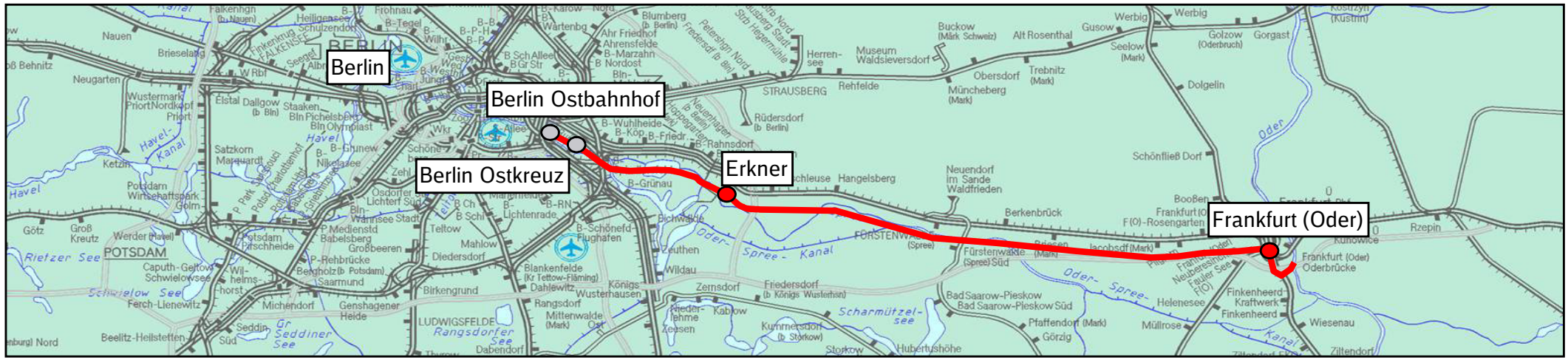
- Westanbindung
- Mitte
- Ostanbindung

Projektkenndaten:

▪ Gleislänge	Fernbahn	35 km
	S-Bahn	16 km

Schienenanbindung Flughafen Berlin Brandenburg

Ausbaustrecke Berlin – Frankfurt/Oder – Grenze D/Pl



Verkehrliche Zielsetzung:

- Qualitative und kapazitive Verbesserung der Strecke durch Anhebung der Geschwindigkeit auf v=160 km/h und der Achslast auf 25t sowie Ausrüstung mit einer dichten Blockteilung
- Verbesserte Anbindung des mitteleuropä. Raums an Osteuropa

Projektabschnitte:

- Projektabschnitt 1: Berlin-Ostbahnhof (a) – Erkner (e) (Umbau Berlin Ostkreuz ist eine separate Maßnahme)
- Projektabschnitt 2: Erkner (a) – Frankfurt/Oder (a)
- Projektabschnitt 3: Frankfurt/Oder (e) – Grenze D/PL

Geplante Maßnahmen:

- Ertüchtigung und Erneuerung des Oberbaus, Tiefbaus, Oberleitung und Brücken für v=160 km/h und 25t Radsatzlast
- Erneuerung der Verkehrsstationen
- Neubau Regionalbahnsteig Bf Berlin – Köpenick
- 3. Streckengleis im Bf Berlin - Köpenick

Projektkenndaten:

▪ Streckenlänge *(davon PA 1: 25 km, PA 2: 55 km, PA 3: 5 km)*	85 km
▪ Entwurfsgeschwindigkeit: km 10,36 – 12,00 ab km 12,00	140 km/ 160 km/h
▪ Fahrzeitgewinn	24 min

Nordkreuz (a) – Karow, 2. Baustufe

Verkehrliche Zielsetzung:

- Lückenschluss zwischen Nordkreuz (mit dem Bf. Gesundbrunnen) und der Fernbahnstrecke Richtung Stralsund/Szczecin über Angermünde
- Verbesserung der verkehrlichen Anbindung von Rostock und Stralsund an den Knoten Berlin im Rahmen vorhandener Kapazitäten
- Reduzierung der Fahrzeit zwischen Berlin und Stettin auf 90 min. bis 2020 (im Dezember 2012 unterzeichnetes Ressortabkommen zwischen Polen und Deutschland zum Ausbau der Stettiner Bahn (160 km/h, Elektrifizierung))

Maßnahmen:

1.Baustufe (realisiert)

- Zweigleisiger Ausbau mit 160 km/h **bis** Bf. Blankenburg (km 8,790), ab km 8,790 Anschluss an den eingleisigen Bestand
- Anschluss an die Betriebszentrale Berlin, Errichtung des ESTW-A Karow
- Erneuerung/Sanierung von 4 Eisenbahnüberführungen

2.Baustufe (geplant)

- Zweigleisiger Ausbau mit 160 km/h **ab** Bf. Blankenburg (km 8,790) bis Bf. Karow (km 11,882) und Anschluss in km 8,790 an die in der 1. Baustufe bereits zweigleisig ausgebauten Strecke
- 2. Ausbaustufe des ESTW-A Karow
- Erneuerung von 5 Eisenbahnüberführungen

Projektkenndaten:

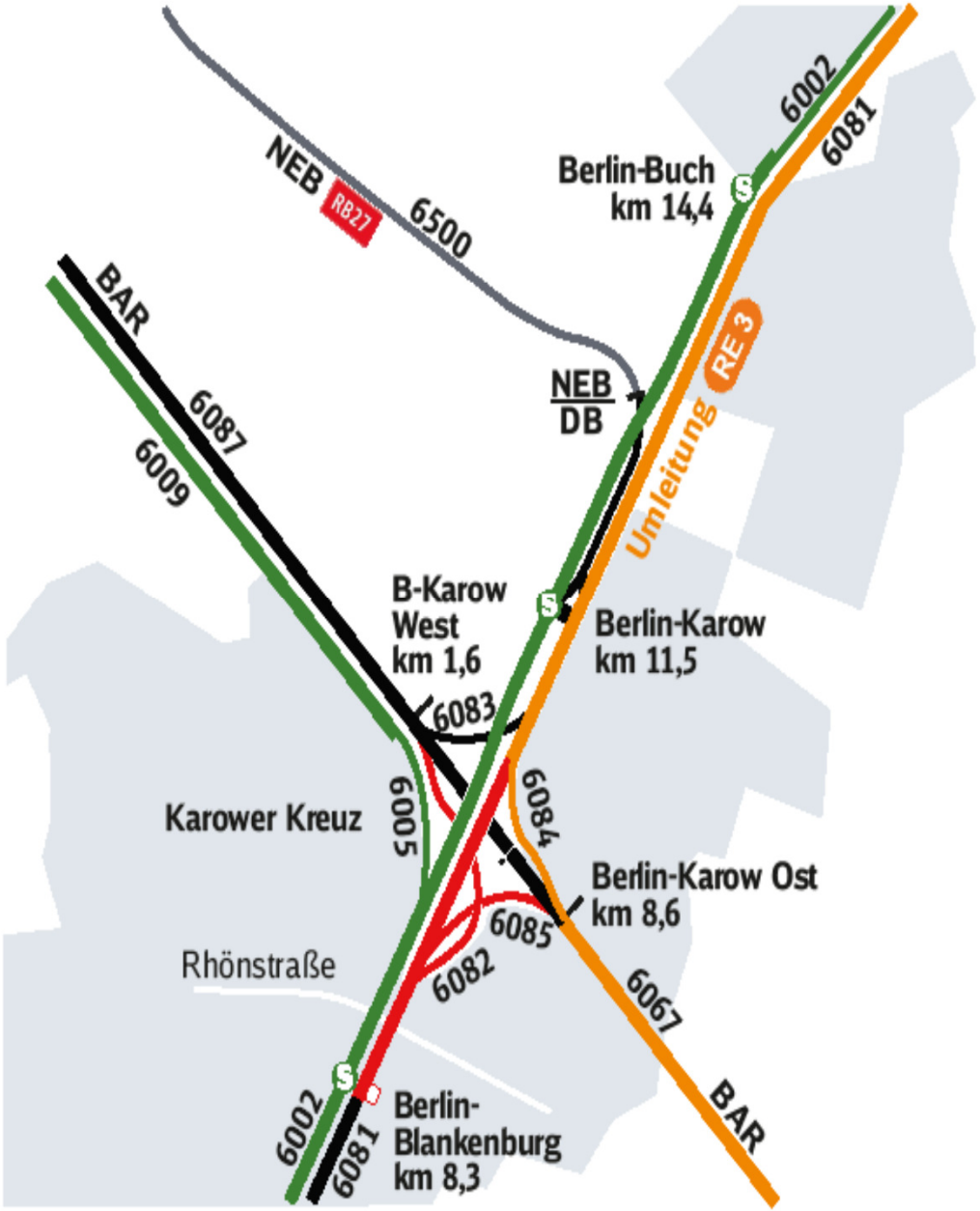
1.Baustufe (realisiert)

Streckenlänge:	4,6 km
Streckengeschwindigkeit:	160 km/h bis Bf. Blankenburg

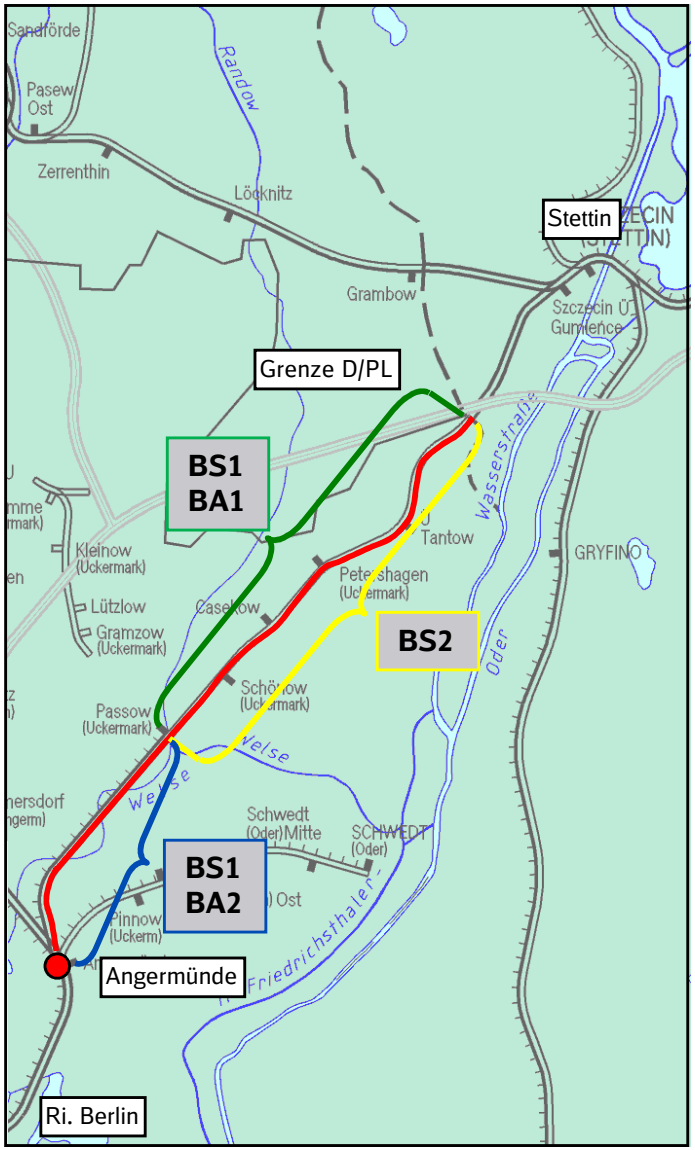
2.Baustufe (geplant)

Streckenlänge:	3,1 km
Streckengeschwindigkeit:	160 km/h bis Bf. Karow

Nordkreuz (a) – Karow, 2. Baustufe



ABS Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin (Szczecin)



Verkehrliche Zielsetzung:

- Qualitative und kapazitive Ertüchtigung der grenzüberschreitenden Stecke Berlin - Stettin, einschl. Fahrzeitverkürzung.

Maßnahmen:

- Elektrifizierung
- Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik
- Ausbau auf 160 km/h
- Endausbau durchgehende Zweigleisigkeit abhängig von der Verkehrsentwicklung

Projektkenndaten:

Streckenlänge (bis Landesgrenze)	47,485 km
davon Strecke 6328 (Angermünde (a) – Passow (e))	*20,100 km*
davon Strecke 6328 (Passow (e) – DB Grenze)	*27,385 km*

- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

Projektabschnitte:

- **Baustufe 1, BA1** Passow – DB Grenze PL, eingleisig / elektrifiziert / V = 160 km/h
- **Baustufe 1, BA2** Angermünde – Passow V = 160 km/h
- **Baustufe 2** Passow – DB Grenze PL zweigleisiger Ausbau / elektrifiziert

Streckenertüchtigung Rostock – Berlin

- **Ausbau der zweigleisigen Strecke für 160 km/h und 25 t Radsatzlast**

Verkehrliche Zielsetzung:

- Ausbau für 160 km/h zwecks Verkürzung der Reisezeit (im SPFV auf < 2 h)
- Ausbau für 25 t Radsatzlast für schweren Güterverkehr (Stärkung Seehafenstandort)

Maßnahmen:

- Ertüchtigung der Oberleitung, des Ober- und des Tiefbaus gemäß der Kriterien der TEIV / TSI
- 14 Verkehrsstationen werden saniert, 1 Verkehrsstation wird neu eingerichtet
- Ausrüstung mit elektronischer Stellwerkstechnik (Neubau von 19 Stellwerken mit Anbindung an die Betriebszentrale in Berlin)
- Ausrüstung mit ETCS im Abschnitt Nassenheide (e) – Rostock (a)
- Erneuerung von 13 Eisenbahnüberführungen

Projektabschnitte:

- Fertig gestellte Projektabschnitte (168 km): Löwenberg (a)-Gransee (a), Gransee (a) - Dannenwalde (e) – Fürstenberg (a), Fürstenberg (a) – Neustrelitz (a), Neustrelitz (a)-Kratzeburg (e), Kratzeburg (a) – Waren (a), Lalendorf/O (a) – Rostock Hbf (a), Nassenheide (e) – Löwenberg (e), Waren (a) – Lalendorf/O. (e)
- Projektabschnitte in Planung (28 km): Birkenwerder (a) – Nassenheide (a), Bf Oranienburg, Bf Gransee, Bf Fürstenberg, Bf Neustrelitz, Bf Waren, Bf Rostock

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 196 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h
- neue Fahrzeit: ab 06/2014 < 2 h (vor Projektbeginn 2:54 h)

(Anteil am Fahrzeitgewinn hat ebenfalls die neue Nord-Süd-Achse in Berlin.)

Ausrüstung des S-Bahn Netzes mit dem neuen Zugsicherungssystem

Streckennetz S-Bahn
rund 350 km

Ausrüstung Strecke
Stand 24.7.2017: 20 %
Stand Ende 2018: 35 %

Nord – Süd
ab 2011

West – Ost
ab 2015

Ring – Südost
ab 2017

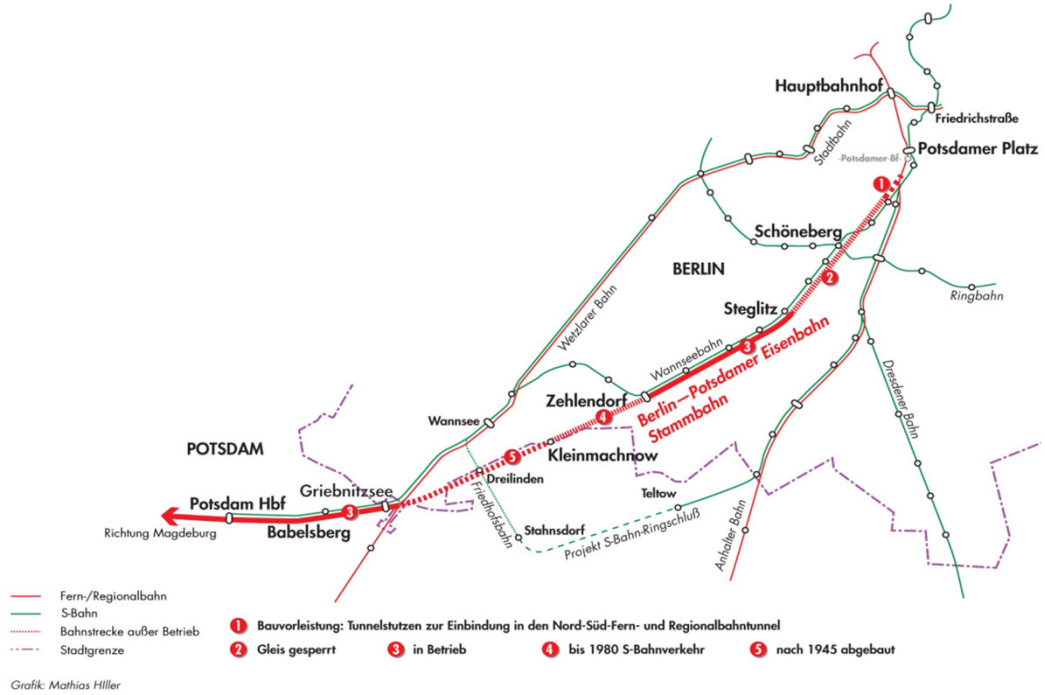
Ausrüstungsstand ZBS im S-Bahn-Netz

- 2011 Ausrüstungsjahr
- Ausgerüstete Strecken
- Ausrüstung 2018
- Ausrüstung bis 2020
- Ausrüstung bis 2023
- Ausrüstung bis 2025

Blick in die Zukunft: Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn

- **1838** eröffnete erste preußische Eisenbahnstrecke
- **Strecke**: Berlin Potsdamer Platz - Steglitz - Zehlendorf - Kleinmachnow - Griebnitzsee – Potsdam
- Für den Personenverkehr seit Kriegsende außer Betrieb
- Güterverkehr heute noch im Abschnitt Lichterfelde West – Zehlendorf
- Am Potsdamer Platz sind im Rahmen des sog. Pilzkonzepts in den Neunzigern bauliche Vorleistungen errichtet worden, so dass auch durchgehende Züge von der Stammbahn zum Hbf und weiter nach Norden fahren könnten.

Zug auf der Stammbahn bei Dreilinden um 1935
(Foto: Historische Sammlung der DB AG)



- Stadtbahn ist überlasteter Fahrweg, deshalb kann dringend notwendiger zusätzlicher Regionalverkehr Berlin - Potsdam nur auf der Stammbahn stattfinden.
- Stammbahn hat neben Entlastungswirkung für Stadtbahn auch Erschließungswirkung für Steglitz, Zehlendorf, Kleinmachnow, den Europarc und Potsdam
- Stammbahn könnte auch in geringem Umfang Fernverkehr (Deutschlandtakt) aufnehmen
- Elektrifizierung vorgesehen
- Planfeststellungsverfahren erforderlich