

Mit einer Express-S-Bahn könnten auf den vorhandenen S-Bahn-Gleisen deutliche Fahrzeitgewinne und Zusatzkapazitäten realisiert werden

	S1	S11 Express	S1	S11 Express	S1
aus Richtung ...	Wannsee	Kleinmachnow	Wannsee	Kleinmachnow	Wannsee
Berlin-Zehlendorf	17:13 +0	17:22 +0	17:23 +0	17:32 +0	17:33 +0
Berlin Sundgauer Str	17:15 +0		17:25 +0		17:35 +0
Berlin-Lichterfelde West	17:17 +0		17:27 +0		17:37 +0
Berlin Botanischer Garten	17:19 +0		17:29 +0		17:39 +0
Berlin Rathaus Steglitz	17:21 +0	17:28 +0	17:31 +0	17:38 +0	17:41 +0
Berlin Feuerbachstr.	17:23 +0		17:33 +0		17:43 +0
Berlin-Friedenau	17:25 +0		17:35 +0		17:45 +0
Berlin-Schöneberg	17:27 +0	17:32 +0	17:37 +0	17:42 +0	17:47 +0
Berlin Julius-Leber-Brücke	17:29 +0		17:39 +0		17:49 +0
Berlin Yorckstr.(S1)	17:31 +0		17:41 +0		17:51 +0
Berlin Anhalter Bf	17:34 +0		17:44 +0		17:54 +0
Berlin Potsdamer Platz (S)	17:36 +0	17:37 +0	17:46 +0	17:47 +0	17:56 +0

Vision Fahrplan 2021

Fahrzeit Zehlendorf – Potsdamer Platz

23 min.

15 min.

Eine Express-S-Bahn ist deutlich schneller und wirtschaftlicher realisierbar und bietet funktionale Vorteile

Beispiel Potsdamer Stammbahn	Regionalbahn	Express-S-Bahn
Fahrzeitgewinne	ca. 8 min.	ca. 6 - 8 min.
Taktung	30 / 60 min.	10 min. (Peak time) (bei Normaltakt 10 min.), Einfädelung am Anhalter Bahnhof
Kapazität	2 Regionalbahn-Züge pro Stunde (ca. 1.000 P/h)	bis zu 6 S-Bahn Vollzüge pro Stunde (ca. 5.000 P/h)
Integration	In RB-Netz, Fokus ländliche Verbindungen, z.B. Michendorf-Eberswalde	in S-Bahn-Netz, Fokus urbane Verbindungen, z.B. Zehlendorf-Potsdamer Platz
Orientierung	verschiedene Bahnsteige für Züge in die gleiche Richtung	ein Bahnsteig für alle Züge je Richtung
Realisierungshorizont	ca. 15 Jahre	ca. 5 Jahre
Infrastruktur	Neubaustrecke, eingleisig, elektrifiziert, 80 km/h	Nutzung vorhandener 2 S-Bahn-Gleise, 80 km/h
Wirtschaftlichkeit	bislang unwirtschaftlich aufgrund vollständig neuer Infrastruktur	deutlich wirtschaftlicher, da Infrastruktur zu 90% vorhanden ist
Realisierung	Bestellung durch Länder, Planfeststellung, Planung, Bau, Ausschreibung über VBB	als Option in S-Bahn-Neuvergabe
Integration eines parallelen Radschnellwegs	an Engstellen schmaler, ggf. übereinander, lange Planungsphase, hohe Kosten, z.T. Steigungen	als Provisorium sehr leicht integrierbar, schnell realisierbar, Konservierung des Gleises