

Mitteilung – zur Kenntnisnahme –

Ein Regionalbahnhof für Buch
Drucksachen 19/2357 und 19/2593

Der Senat von Berlin
MVKU IV A 2-5
9025-1648

An das
Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei – G Sen –

Mitteilung

- zur Kenntnisnahme -
- über Ein Regionalbahnhof für Buch
- Drucksache Nr. 19/2357 und 19/2593

Der Senat legt nachstehende Mitteilung dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor:

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 11.09.2025 Folgendes beschlossen:

„Der Senat wird aufgefordert zu prüfen, ob und inwiefern die Errichtung und der Betrieb eines Regionalbahnhofs am S-Bahnhof Buch im Rahmen eines Verkehrskonzepts Nord-Ost sinnvoll und realisierbar ist.

Dafür sollen geeignete Maßnahmen zur Flächensicherung im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs ergriffen, im StEP Mobilität und Verkehr ein Regionalbahnhof mit vordringlichem Bedarf verankert und der Regionalbahnhof in das Infrastrukturprogramm i2030 aufgenommen werden.

Der Bau des Regionalbahnhofs kann als Seitenbahnsteig mit einer eingleisigen Ausfädelung im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs erfolgen. Dadurch könnten sowohl die Züge der RB 24 als auch einzelne Züge des RE 3 oder der RE/RB 66 in Buch einen Halt einlegen. Das ermöglicht schnelle Verbindungen zum BER, in das Berliner Zentrum und bis nach Stettin.“

Hierzu wird berichtet:

Ein Regionalbahnhof Buch ist bislang **nicht in den Planwerken** des Landes Berlin (Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr 2030, Nahverkehrsplan 2019-23) enthalten. Es sind daher **keine Finanzmittel** für Untersuchungen eines Regionalbahnhofs Buch im Berliner Haushalt vorgesehen. Eine Aufnahme in das Infrastrukturprogramm **i2030** würde darüber hinaus der Zustimmung des Landes Brandenburg bedürfen.

Zwischen Landesgrenze und Berliner Innenring wird als Planungsgrundsatz derzeit **ein Zwischenhalt** für den Regionalverkehr geplant. Auf der Stettiner Bahn ist hierfür seit vielen Jahren der **Turmbahnhof Karower Kreuz** vorgesehen. Der Turmbahnhof befindet sich aktuell im Rahmen des i2030-Projekts Nahverkehrstangente Nord (NVT Nord) in der Vorplanung.

Es ist zu beachten, dass die Anordnung eines Regionalbahnsteigs Buch im Bereich des alten Güterbahnhofs dazu führen würde, dass dieser relativ weit entfernt von den Bushaltestellen liegen würde. Zudem besteht die Annahme, dass sich ein zusätzlicher Halt in Buch negativ auf die **Kapazität der Stettiner Bahn** auswirken würde. Im Falle einer eingleisigen Ausfädelung würden sich auch die beiden Fahrtrichtungen gegenseitig negativ beeinflussen.

Der **S-Bahn-Verkehr nach Buch** soll aufgrund der Stadtentwicklung im Nordostraum verdichtet werden. Mit der S26 sollen ab 2033 drei zusätzliche S-Bahnen pro Stunde nach Buch fahren, so dass ein 5-/5-/10-Minuten-Takt entsteht. Mit Umsetzung der NVT Nord kommt dann noch die S8 hinzu, so dass ein 5-Minuten-Takt entsteht.

Im Folgenden wird auf die Punkte genauer eingegangen:

1) Anzahl der Halte des Regionalverkehrs in Berlin

Im Regionalverkehr wird im Land Berlin zwischen der Stadtgrenze und dem S-Bahn-Ring als Planungsgrundsatz derzeit höchstens ein Halt zur Verknüpfung mit dem ÖPNV-System vorgesehen. Hintergrund:

Die Aufgabe des Regionalverkehrs dient der Vernetzung Berlins mit den Regionen im Umland. Insbesondere Pendelnde sowie Fernreisende mit Bahn oder Flugzeug erhalten so schnelle Verbindungen mit der Berliner Innenstadt, dem Hauptbahnhof oder dem Flughafen BER.

Mit diesem Fokus bedient der Regionalverkehr innerhalb Berlins nur ausgewählte Halte, v.a. solche, die eine gute Verknüpfung zum übrigen ÖPNV-System ermöglichen. Die Erschließung für innerstädtische Wegebeziehungen ist die Aufgabe der S-Bahn sowie der weiteren ÖPNV-Verkehrsmittel. Eine Reduzierung von Stationsabständen im Regionalverkehr ist im Hinblick auf die gewünschten schnellen Reisezeiten nicht sinnvoll und oft wegen mangelnder infrastruktureller Kapazitäten auch betrieblich nicht möglich, wenn z. B. auch Fern- und Güterzüge unterwegs sind. Da der Turmbahnhof Karower Kreuz in der Planung eine hohe Priorität aufweist (siehe entsprechender Abschnitt), wäre der Regionalbahnhof Buch der zweite Zwischenhalt und wird entsprechend des Planungsgrundsatzes derzeit nicht verfolgt.

2) Historie zur bisherigen Betrachtung eines Regionalbahnhofs Buch:

Der Bezirk Pankow beschäftigt sich seit längerer Zeit mit einem Regionalbahnhof Buch. Die Bezirksverordnetenversammlung Pankow hat mit Drucksache VIII-0489 im Jahr 2019 das Bezirksamt gebeten, sich für einen Regionalbahnhof Buch einzusetzen. In diesem wird auch auf eine vermeintlich niedrige verkehrliche Wirkung des Turmbahnhofs Karower Kreuz verwiesen. Dabei wird sich auf die Ergebnisse der Kleinen Anfrage 0505/VI bezogen. In der Antwort zu dieser Kleinen Anfrage vom Oktober 2009 werden Zahlen verwendet, welche damals noch nicht die dynamische Stadtentwicklung berücksichtigten. Damals war von 5.000 Umsteigern und 1.000 Quelleinsteigern und Zielaussteigern die Rede. Diese Zahlen sind überholt und liegen heute deutlich höher (siehe Abschnitt zum Turmbahnhof). Auch die Erschließung wurde damals negativ betrachtet, da man von aufwändigen Investitionen in das örtliche Straßennetz ausging und noch keine Entwicklung im Rahmen des neuen Stadtquartiers Karow Süd berücksichtigt wurde. Es wurde aber bereits damals der positive Nutzen für die Erschließung des Umfeldes und die Reduzierung der Trennwirkung der Bahntrassen durch Wege des Umweltverbunds hervorgehoben.

3) Umsetzungsmöglichkeit eines möglichen Regionalbahnhofs Buch:

Im Beschluss des Abgeordnetenhauses wird der Vorschlag unterbreitet, eine eingleisige Ausfädelung im Bereich des Güterbahnhofs umzusetzen. Die Brücke über die Wiltbergstraße wird aktuell neu gebaut. Da in den Planwerken kein Regionalbahnhof vorgesehen ist, gibt es keine Vorleistungen für einen Halt. Im Interesse der getätigten Investitionen sollten in den nächsten Jahrzehnten keine Änderungen am Gleislayout in diesem Bereich vorgenommen werden.

Eine Ausfädelung eines Gleises und die Errichtung eines Bahnsteigs im Bereich des Güterbahnhofs bedeuten, dass der Bahnsteig nicht neben dem S-Bahnsteig, sondern weiter südwestlich liegen würde. Der Umstieg zur S-Bahn würde durch die vorhandene Unterführung am Südende des S-Bahnsteigs möglich sein. Der Weg zu den Bushaltestellen an der Wiltbergstraße würde aber mindestens 250 Meter betragen und dadurch ist der Umstieg weniger attraktiv. Regionalbahnhalte haben erfahrungsgemäß einen höheren Anteil an Umsteigern von anderen Verkehrsmitteln, weswegen eine Einbindung und gute Umsteigeverbindungen zum übrigen ÖV-Netz besonders wichtig sind.

4) Auswirkungen auf die Kapazität der Stettiner Bahn

Für die Beurteilung der Kapazität wurde die Deutsche Bahn um eine Stellungnahme gebeten. Die DB InfraGo teilt dazu mit:

„Mit Bezug auf den Beschluss des Abgeordnetenhauses zum Regionalbahnhof Berlin-Buch und in Abstimmung mit der Fachabteilung möchte ich Ihnen folgende Einschätzung aus fahrplantechnischer Sicht übergeben: Es wurde eine Bewertung auf Basis der bekannten Ausschreibungskonzepte Netz Elbe-Spree (2. Betriebsstufe), Netz Berlin - Stettin und Netz Nord-Süd vorgenommen. Dabei wurde davon ausgegangen, dass sich

der potenzielle Regionalverkehrshalt als einseitiger Außenbahnsteig am bestehenden Streckengleis bzw. an einem separat zu errichtenden Gleis auf der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofes Berlin-Buch befindet.

Der Streckenabschnitt Berlin-Karow – Bernau wird aktuell und perspektivisch von allen Verkehrsarten regelmäßig genutzt. Mit Bezug zur Auslastung stehen grundsätzlich noch freie Kapazitäten zur Verfügung. Die Strecke besitzt aufgrund der Anbindung zum PCK Schwedt eine hohe Bedeutung für den Güterverkehr (SGV). Aber auch im Personenverkehr findet eine Anbindung an verschiedene Knotenpunkte statt. In der Bewertung wurden ein zweistündlicher Fernverkehr (Berlin Richtung Ostsee), drei einstündliche Nahverkehre (RB24 Eberswalde – Flughafen BER – Wünsdorf-Waldstadt, RE3 Stralsund – Angermünde – Lutherstadt Wittenberg, RE9 Stettin – Angermünde – Berlin) und für den SGV die Bundesprognose 2030 inkl. Deutschlandtakt berücksichtigt. Bei der Anordnung eines Seitenbahnsteiges bahnrechts auf der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofes entsteht der Zustand, dass stadtauswärtsfahrende Züge potenziell seitenrichtig halten können. Die Züge, die stadteinwärts verkehren, müssen dabei über zusätzlich zu errichtende Weichenverbindungen mit reduzierter Geschwindigkeit über das stadtauswärts genutzte Streckengleis geführt werden. Damit entstehen, neben der reinen Haltezeit, zusätzliche Zeitanteile, die negativ auf die Streckenkapazität des Regelgleises der stadtauswärtigen Richtung wirken. Diese Zeitanteile müssten in die bestehenden Fahrplankonzepte integriert werden.

Zusätzlich ist hervorzuheben, dass in den bestehenden Fahrplankonzepten des Nahverkehrs, in Höhe des heutigen S-Bahnhofes Berlin-Buch Kreuzungen bzw. Begegnungen der Regionalverkehrsprodukte stattfinden. Daher ist das Halten beider Fahrtrichtungen eines oder mehrerer Produkte an einer Bahnsteigkante innerhalb der bestehenden Angebotskonzepte nicht umsetzbar.

Eine zeitliche Verschiebung der Fahrlagen zur Integration der zusätzlichen Zeitanteile für den Halt in Berlin-Buch in Richtung Knoten Berlin ist aus Sicht DB InfraGO, Geschäftsbereich Fahrweg nicht möglich. Es wären Anpassungsbedarfe notwendig, die sich auf den angrenzenden überlasteten Schienenweg Gesundbrunnen – Berlin Hauptbahnhof – Großbeeren Süd, die gesamte Metropolregion und umliegende Knoten auswirken und nicht auflösbar sind.

Alternativ wirkt sich ein Verschieben der Fahrlagen in Richtung Norden auf die in dichter zeitlicher Fahrlage befindlichen Fernverkehre und die gesamthafte Streckenbelegung aus und ist kritisch zu bewerten. Die Linie RB24 ist in den Knoten Eberswalde eingebunden und weist dort nur eine geringe Wendezeit auf. Zudem bestehen an weiteren Knotenpunkten wie Berlin-Lichtenberg, am Flughafen BER und auf der Dresdner Bahn, weitere Abhängigkeiten zu anderen Verkehren, die wenig Flexibilität in der Veränderung der Fahrlagen zulassen. Es bestehen insgesamt keine Fahrzeitreserven, die für einen zusätzlichen Halt in Berlin-Buch genutzt werden können. Die Linie RE3 ist in den Knoten

Angermünde eingebunden, daher sind weitere Fahrzeitverlängerungen durch einen zusätzlichen Halt in Berlin-Buch im Konzept nicht integrierbar.

Grundsätzlich wäre für die Linien RE3 und RE9 auch ein Verzicht auf den zukünftig vorgesehenen Verkehrshalt am Turmbahnhof Karower Kreuz in Fahrtrichtung Norden zugunsten eines Verkehrshaltes in Buch denkbar. Dies wird jedoch aufgrund des deutlich weiter vorangeschrittenen Projektstandes für das Karower Kreuz und der dort besseren Verknüpfungsmöglichkeit innerhalb des schienengebundenen Verkehrs sowie der Möglichkeit in beiden Fahrtrichtungen den Halt abzubilden, nicht als zielführend angesehen.

Der Bahnhof Berlin-Buch wird von der S-Bahn aktuell im 10-min-Takt bedient. Mit Umsetzung weiterer Infrastrukturvorhaben wie der Errichtung der Nahverkehrstangente Nord (Wartenberg – Bucher Straße (-Mühlenbeck Mönchmühle)) und dem Turmbahnhof Karower Kreuz kommt es zu Veränderungen im Angebotskonzept, so dass mind. im Tageszeitraum Berlin-Buch im 5-min-Takt durch eine S-Bahn bedient wird. Damit entsteht unabhängig von einem Regionalverkehrs-Halt eine Verbesserung der Anbindung, für die die Planungen bereits angestoßen wurden.

In die bestehenden Angebotskonzepte ist eine Integration des Regionalverkehrshaltes Berlin-Buch nicht möglich und würde andere bereits fortgeschrittenere Planungen am Karower Kreuz konterkarieren. Alternativ zu einem Regionalverkehrshalt Buch sind zukünftig Verbesserungen in der Anbindung der S-Bahn vorgesehen.“

4) Gründe für die Priorisierung des Turmbahnhofs Karower Kreuz

Auf der Stettiner Bahn soll am Schnittpunkt mit dem Berliner Außenring der Turmbahnhof Karower Kreuz entstehen, der eine Randbedingung für die Überlegungen zum Regionalbahnhof Buch darstellt. Der Bahnhof bietet viele Umsteigemöglichkeiten und Netzverknüpfungen aufgrund weiterer dort verkehrender S-Bahn- und Regionalverkehrslinien, z. B. entstehen neue Verbindungen von und in die weiteren östlichen Bezirke Berlins und in westlicher Richtung nach Oranienburg. Durch den neuen Turmbahnhof wird auch die Anbindung der Entwicklungsgebiete in Karow verbessert und die S-Bahnlinie S2 entlastet. Das Teilgebiet Karow Süd liegt direkt neben dem Turmbahnhof und bietet teilweise fußläufige Erreichbarkeit. Auch die weiteren Teilgebiete sollen per Bus an den Turmbahnhof angebunden werden. Ohne diese Anbindung müsste der S-Bahnhof Karow allein die zusätzlichen Verkehre Richtung Pankow und Zentrum aufnehmen. Der Bahnhof Sellheimbrücke nimmt vorrangig Verkehre Richtung östliches Berlin auf.

Der Turmbahnhof soll von allen vier Seiten erreichbar sein, so dass auch für in der Vergangenheit schlecht erschlossene Gebiete in Blankenburg und Karow die ÖV-Anbindung deutlich verbessert wird. Aktuelle Prognosen gehen von 5.000 Quell- und

Zielfahrgästen sowie 13.000 Umsteigern aus. Die Zahl der gewonnen Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr liegt in einer ähnlichen Größenordnung wie beim ersten Bauabschnitt der S21 zum Berliner Hauptbahnhof.

Folgende Linien sollen am Turmbahnhof halten:

- S2 Bernau/Buch – Lichtenrade/Blankenfelde: hier alle 10 Minuten
- S26 (Stahnsdorf/) Teltow – Buch: alle 20 Minuten
- Mit Umsetzung der kompletten NVT Nord:
 - S75 Birkenwerder – Wartenberg – Berlin Stadtbahn – Spandau: hier alle 10 Minuten
 - S8 (Königs Wusterhausen/) Wildau – Buch: alle 20 Minuten
- RE3 Stralsund/Schwedt – Berlin Hbf – Luth. Wittenberg: stündlich
- RB27 Heidekrautbahn: je nach Konzept stündlich oder halbstündlich
- RB12 Templin – Ostkreuz: stündlich
- RB32 Oranienburg – Ostkreuz – Flughafen BER: stündlich
- Ggf. RE9 Berlin – Stettin

In den Fahrplan- sowie Betriebsstabilitätsuntersuchungen, welche in den letzten Jahren für verschiedene i2030-Maßnahmen durchgeführt wurden, sind die entsprechenden Fahrzeitverlängerungen für den Halt im Turmbahnhof berücksichtigt.

In der Antwort zur schriftlichen Anfrage 19/13543 vom 24.10.2022 wurden Reisezeitbeispiele für Umsteigeverbindungen genannt:

Von	Richtung	Alte Route	Fahrzeit in min	Neue Route	Fahrzeit in min
Buch	Flughafen BER	S2, FEX	54	S2, RB32	48
Buch	Oranienburg	S2, S1	55	S2, RB32/RB12	26
Buch	Hohenschönhausen	Bus	35	S2, RB32/RB12 oder S2, S75	15 20
Templin	Buch	RB12, S1, S8, S2	99-116	RB12, S2	82
Angermünde	Lichtenberg	RE3, RB24	77	RE3, RB12	59
Basdorf	Hohenschönhausen	RB27, S2, Bus	51	RB27, RB32/12	23

Hier ist zu erkennen, dass auch der Ortsteil Buch vom Turmbahnhof profitiert. Die Verbindung von Buch nach Hohenschönhausen dauert aktuell mit dem Bus ca. 35-40 Minuten. Dieses Angebot besteht alle 20 Minuten. Mit einem Regionalbahnhof Buch würde mit der RB24 eine Fahrtzeit von ca. 7 Minuten erreicht, allerdings nur stündlich. Mit Turmbahnhof und Realisierung der S75-Durchbindung gibt es diese Verbindung alle 10

Minuten mit einer Fahrzeit von 20 Minuten. Das häufige Fahrtenangebot neutralisiert den Fahrzeithvorteil der stündlichen Regionalbahn. Neben Buch profitieren auch alle anderen Stationen entlang der S2 von der Verbindung – aus Pankower Sicht insbesondere auch die Entwicklungsgebiete in Französisch-Buchholz und Karow. Durch den Turmbahnhof kommt man von Buch auch besser in Richtung Nordwesten. Nach Oranienburg verkürzt sich die Fahrzeit von 55 auf 26 Minuten. Auch andere Verbindungen beschleunigen sich durch den Turmbahnhof, wie am Beispiel der Verbindungen von Angermünde nach Lichtenberg oder Basdorf nach Hohenschönhausen zu sehen ist.

Derzeit erfolgt für den Turmbahnhof die Vorplanung (Leistungsphase 2) im Rahmen des Projekts i2030 NVT Nord. Die Realisierung ist für Mitte der 2030er Jahre vorgesehen. Bei der Erneuerung der Stettiner Bahn in den letzten Jahren wurden Vorleistungen für den Turmbahnhof erstellt. So wurde der Platz für die Bahnsteige freigehalten. Im Brückenbereich gibt es eine Freihaltung und baulich hergestellte Portale für die Treppenbereiche zwischen den oberen und unteren Bahnsteigen. Auf eine Umsetzung des Turmbahnhofs kann in Anbetracht der dargelegten Situation nicht verzichtet werden.

5) Verbesserung des S-Bahn-Angebots nach Buch

Um die verkehrliche Anbindung des Standortes Buch zu verbessern und der steigenden Nachfrage durch den Wohnungsbau Rechnung zu tragen, soll das bestehende S-Bahnangebot nach Buch weiter verdichtet werden:

Bereits heute ist Buch mit der S-Bahnlinie S2 im 10-Minuten-Takt angebunden. Nach Umsetzung infrastruktureller Anpassungen im Rahmen von i2030 sowie der SBSNS-II-Vergabe werden voraussichtlich 2033 drei zusätzliche Zugfahrten je Stunde und Richtung angeboten. Es entsteht somit ungefähr ein 5/5/10-Minuten-Takt zwischen Buch und Innenstadt.

Weiterhin soll nach der Realisierung der Nahverkehrstangente und Verlängerung der S75 von Wartenberg (über den Turmbahnhof Karower Kreuz hinaus auf die bestehende S-Bahn-Strecke nach Mühlenbeck-Mönchmühle) auch eine vierte S-Bahn-Zuggruppe nach Buch geführt werden (Linie S8). Dadurch ergibt sich ein 5-Minuten-Takt.

6) Infrastrukturprogramm i2030

Eine Aufnahme in das **Infrastrukturprogramm i2030** erfordert einen Lenkungskreisbeschluss, wozu auch die Zustimmung des Landes Brandenburg erforderlich ist. Laut Geschäftsordnung des Lenkungskreises i2030 befindet dieser einvernehmlich über die Projektliste gemäß § 2 der Rahmenvereinbarung sowie ihre Anpassung und Ergänzung. Hierbei ist zu beachten, dass zusätzliche finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden müssten. Es ist auch zu berücksichtigen, dass der Regionalbahnhof Buch für Reisende aus Brandenburg Nachteile mit sich bringt und es daher nicht anzunehmen ist, dass er den Interessen des Landes Brandenburg entspricht.

Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung:

a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:
Keine.

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:
Keine.

Wir bitten, den Beschluss damit als erledigt anzusehen.

Berlin, den 16.12.2025

Der Senat von Berlin

Kai Wegner
Regierender Bürgermeister

Ute Bonde
Senatorin für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt