MOBIL IN MÄRKISCH-ODERLAND

Was die Fahrgäste der S5 fordern

Auswertung der Kommentare zur Petition „Berlin/Brandenburg: Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der S5 sicherstellen“

von Tobias Rohrberg und Rüdiger Haas

767 Kommentare

Eingangszeitraum: 21.05.2026 bis 28.09.2026 · Quelle: Kommentarfunktion auf openpetition.de und change.org für die Petition von mobil-in-mol.de

Stand der Auswertung: 04.10.2026

Transparenzinformation: Für die Auswertung wurde die KI Claude als Unterstützung genutzt, um die Kommentare zu clustern, zu strukturieren, Häufigkeiten zu berechnen und entsprechende Grafiken und textliche Zusammenfassungen zu erstellen.

Inhalt

1. Das Wichtigste auf einen Blick 3
2. Datengrundlage und Vorgehen 4
3. Die Themencluster im Detail 5
3.1 Ausfälle, Verspätungen & Störungen 5
3.2 Kurzwenden & Zugenden (Mahlsdorf, Hoppegarten u.a.) 6
3.3 Heimweg, Abend- & Nachtverkehr (u.a. Strausberg Nord) 6
3.4 Fehlende Alternativen & Ersatzverkehr 6
3.5 Anschlüsse & Umstieg (Bus, Tram, U5, Regio, Fernverkehr) 7
3.6 Fahrgastinformation & Kommunikation 7
3.7 Benachteiligung der S5 / des Brandenburger Asts 8
3.8 Infrastruktur (Zweigleisigkeit, Signale, Weichen, Schranken) 8
3.9 Takt & Kapazität (10-Min-Takt, Überfüllung) 8
3.10 Preis-Leistung & Entschädigung 9
3.11 Aufenthaltsqualität & Sicherheit (Stationen, Züge) 9
3.12 Arbeitsweg, Beruf & Existenz 10
3.13 Zeitverlust, Stress & Planbarkeit 10
3.14 Verkehrswende, Klima & Umstieg aufs Auto 10
3.15 Familie, Kinder & Schule 11
4. Priorisierung der Forderungen 11
Zielkonflikte, die in den Kommentaren sichtbar werden 12
5. Wer hat kommentiert – und wann? 12
6. Forderungskatalog 14
Anhang: Cluster-Definitionen 15

1. Das Wichtigste auf einen Blick

Die Petition wurden über openpetition.de und change.org insgesamt 2.495 mal unterschrieben (Stand: 04.10.2026). Die 767 abgegebenen Kommentare zeichnen ein klares und einheitliches Bild: Die S5 ist für das östliche Berliner Umland eine Lebensader, deren Unzuverlässigkeit den Alltag Tausender Menschen bestimmt. 82 % der Kommentare enthalten eine inhaltliche Begründung, 79 % stammen aus Gemeinden des Landkreises Märkisch-Oderland.

- **Grundproblem Zuverlässigkeit:** 53,3 % der Kommentare beschreiben Ausfälle, Verspätungen und Störungen als Normalzustand.
- **Frühzeitiges Wende der Züge als Kernärgernis:** Vorzeitig endende Züge (11,2 %) sind das spezifischste S5-Problem. Mahlsdorf ist mit 55 Nennungen der Störungs-Hotspot, gefolgt von Hoppegarten (32).
- **Der Heimweg ist die Schwachstelle:** Stadtauswärts am Nachmittag und Abend häufen sich die Probleme (12,9 %); abends fährt nur jeder zweite Zug bis Strausberg Nord.
- **Keine Alternative:** 19 % betonen, dass es hinter Hoppegarten keinen anderen ÖPNV gibt – jeder Ausfall trifft daher voll. Hier gibt es einen besonders großen Handlungsdruck.
- **Hohe soziale Kosten:** 35,9 % sprechen über Arbeitsweg und Beruf, 21,7 % über verlorene Lebenszeit und Stress. Rund ein Dutzend Kommentierende haben angegeben, dass sie bereits aufs Auto umgestiegen sind oder haben den Arbeitsplatz gewechselt haben.

Aus den Kommentaren ergeben sich folgende Forderungen mit der aufgezeigten Priorität.

Forderungen mit höchster Priorität

1. **Ausfälle & Verspätungen:** Stabilitätsprogramm S5 mit verbindlichen Zielwerten für Pünktlichkeit und Ausfallquote auf dem Abschnitt Mahlsdorf – Strausberg Nord und monatlicher, abschnittsscharfer Veröffentlichung
2. **Kurzwenden:** Neue Dispositionsregel: Kurzwenden in Mahlsdorf/Hoppegarten nur als letztes Mittel; Verspätungen bevorzugt im Innenstadtbereich abbauen, Durchbindung bis Strausberg Nord hat Vorrang
3. **Heimweg & Abend:** Stabile Heimfahrt: Schwerpunkt auf stadtauswärtige Nachmittags-/Abend-HVZ, durchgehender 20-Minuten-Takt bis Strausberg Nord auch abends, Sicherung der Anschlüsse

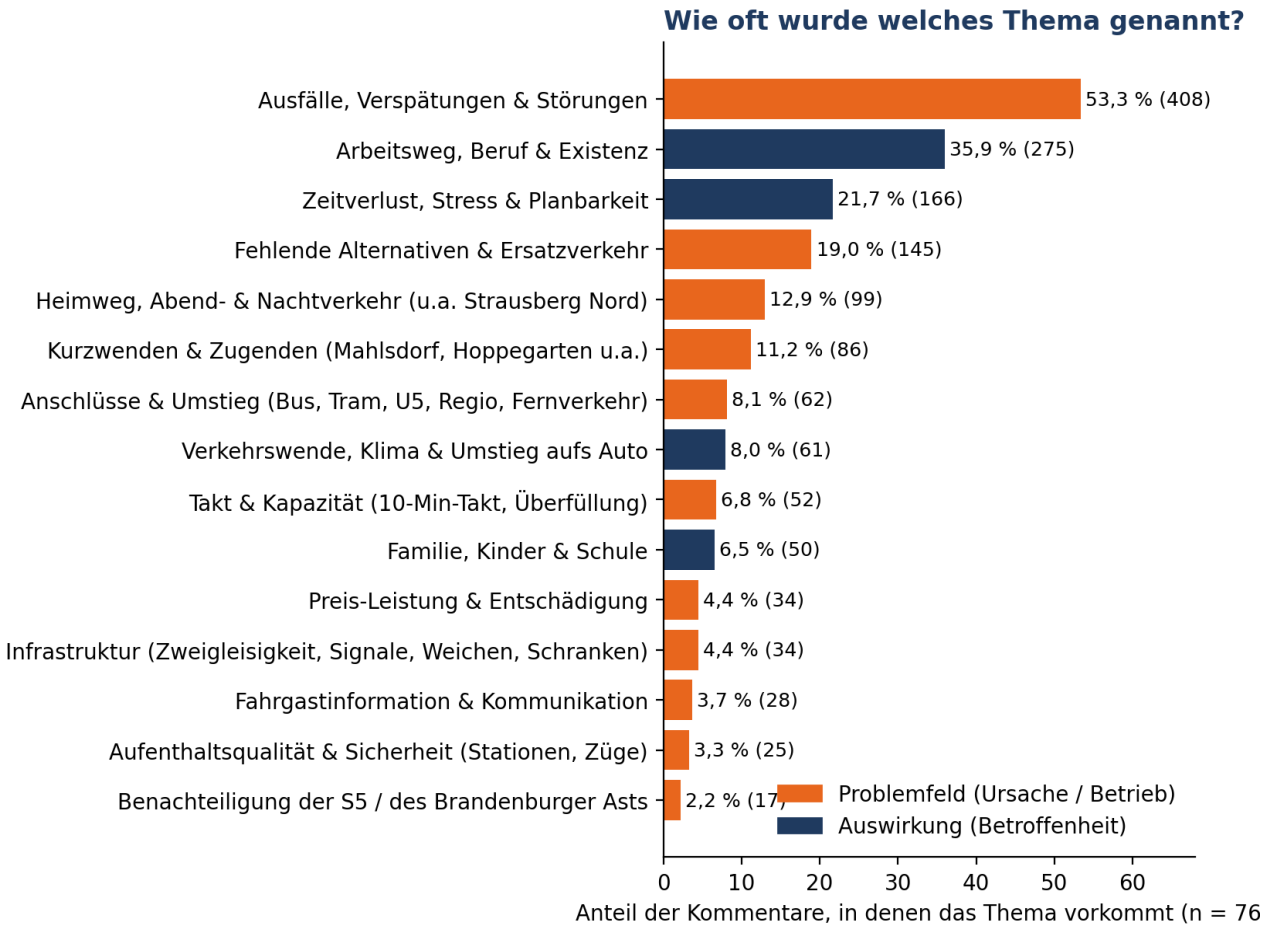

Abbildung 1: Häufigkeit der Themencluster (Mehrfachzuordnung möglich, n = 765)

2. Datengrundlage und Vorgehen

Ausgewertet wurden alle 765 Kommentare, die zwischen dem 21.05. und dem 28.09.2026 zur Petition eingegangen sind. 408 Kommentierende (53 %) haben ihren Namen nicht öffentlich gemacht.

Vorgehen in drei Schritten:

- **Clusterung:** Jeder Kommentar wurde anhand eines Schlagwortkatalogs einem oder mehreren von 15 Themenclustern zugeordnet und die Zuordnung stichprobenartig geprüft. Da viele Kommentare mehrere Themen ansprechen (426 Kommentare mit zwei oder mehr Themen), ergibt die Summe der Anteile mehr als 100 %. Alle Prozentwerte beziehen sich auf die Gesamtzahl von 765 Kommentaren.
- **Unterscheidung:** Die Cluster gliedern sich in elf Problemfelder (was im Betrieb oder an der Infrastruktur nicht funktioniert) und vier Auswirkungs-Cluster (wen es wie trifft). Problemfelder führen zu Kernforderungen, Auswirkungs-Cluster zu flankierenden Forderungen und liefern die Argumente.
- **Priorisierung:** Für jede Kernforderung wurde ein Prioritätswert (0–100) gebildet: 50 % Nennungshäufigkeit, 30 % erwartete Wirkung auf die Zuverlässigkeit (Stufe 1–3) und 20 % kurzfristige Umsetzbarkeit (Stufe 1–3). Wirkung und Umsetzbarkeit sind fachliche Einschätzungen

und können im Team angepasst werden. Ab 55 Punkten gilt Priorität A, ab 40 Punkten Priorität B, darunter C.

- **Grenzen:** Die Kommentare sind keine repräsentative Befragung, sondern Stimmen besonders betroffener und engagierter Fahrgäste. Die schlagwortbasierte Zuordnung kann im Einzelfall unscharf sein (z. B. wenn ein Bahnhof als Wohnort statt als Störungsort genannt wird). Die Größenordnungen und die Rangfolge der Themen sind jedoch robust.

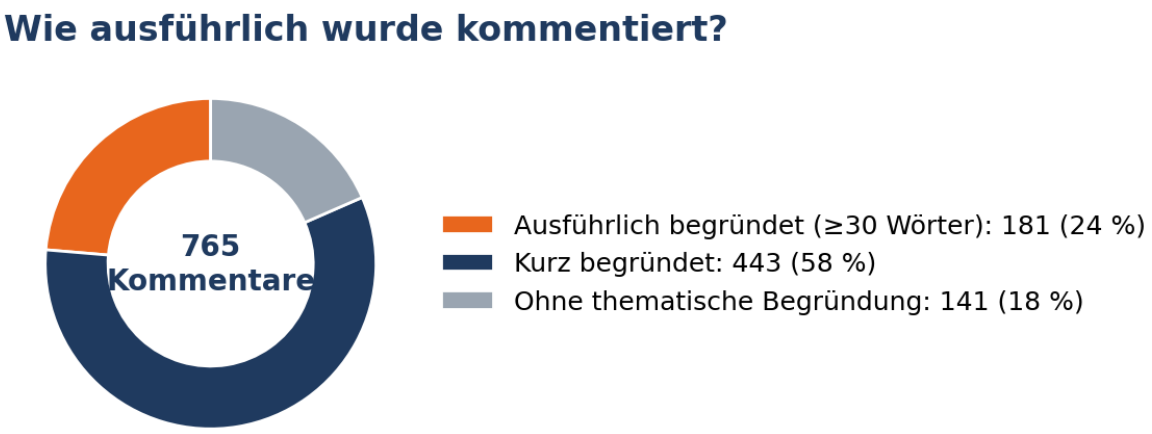

Abbildung 2: Begründungstiefe der Kommentare

3. Die Themencluster im Detail

Die Cluster sind nach Priorität der daraus abgeleiteten Forderung geordnet: zuerst die Problemfelder (Priorität A bis C), danach die Auswirkungs-Cluster mit flankierenden Forderungen. Zitate sind wörtlich übernommen und nur mit dem Wohnort gekennzeichnet.

3.1 Ausfälle, Verspätungen & Störungen

53,3 % der Kommentare (408) · Problemfeld · Priorität: A – hoch (93 Punkte)

Mehr als die Hälfte aller Kommentierenden beschreibt Ausfälle, Verspätungen und Störungen nicht als Ausnahme, sondern als Normalzustand – „fast täglich“, „mehrmals pro Woche“, „kaum eine Woche ohne Probleme“. Genannte Ursachen sind Signal-, Weichen- und Schrankenstörungen, defekte Züge sowie Polizei- und Rettungseinsätze. Viele Langzeitpendler berichten von einer deutlichen Verschlechterung über die Jahre; einzelne führen sogar Buch über ihre Verspätungen.

> *„Der normale S-Bahn-Betrieb auf der S5 ist nicht die Regel, sondern die Ausnahme.“* – Neuenhagen

> *„Im letzten Jahr habe ich ein „Verspätungstagebuch“ geführt. An 37 Tagen hatte ich auf meinem Weg zur oder von der Arbeit Verspätungen von mehr als 30 Minuten.“* – Petershagen

Forderung: Stabilitätsprogramm S5 mit verbindlichen Zielwerten für Pünktlichkeit und Ausfallquote auf dem Abschnitt Mahlsdorf – Strausberg Nord und monatlicher, abschnittsscharfer Veröffentlichung

3.2 Kurzwenden & Zugenden (Mahlsdorf, Hoppegarten u.a.)

11,2 % der Kommentare (86) · Problemfeld · Priorität: A – hoch (61 Punkte)

Das spezifischste und am stärksten emotional besetzte S5-Problem: Züge enden vorzeitig in Mahlsdorf, Hoppegarten, Fredersdorf oder in Strausberg statt Strausberg Nord. Fahrgäste „stranden“ und warten 20 bis 40 Minuten auf den nächsten Zug. Verbreitet ist der Eindruck, dass so Verspätungen im Berliner Netz auf Kosten der Brandenburger Pendler ausgeglichen werden. Mahlsdorf ist mit Abstand der meistgenannte Bahnhof (55 Kommentare). Kritisiert wird zudem eine widersprüchliche Praxis: Züge werden als endend angekündigt und fahren dann doch weiter.

> *„Um Verspätungen im Berliner Netz kosmetisch auszugleichen, lässt die S-Bahn die Züge extrem oft vorzeitig in Mahlsdorf enden und wenden.“* – Neuenhagen

> *„Noch absurder ist es, wenn eine Bahn erst in Hoppegarten endet und kurz darauf doch wieder bis Strausberg durchfährt.“* – Petershagen

Forderung: Neue Dispositionsregel: Kurzwenden in Mahlsdorf/Hoppegarten nur als letztes Mittel; Verspätungen bevorzugt im Innenstadtbereich abbauen, Durchbindung bis Strausberg Nord hat Vorrang

3.3 Heimweg, Abend- & Nachtverkehr (u.a. Strausberg Nord)

12,9 % der Kommentare (99) · Problemfeld · Priorität: A – hoch (55 Punkte)

Der kritische Moment ist die Heimfahrt: Stadtauswärts am Nachmittag und Abend häufen sich Ausfälle und vorzeitiges Wenden. Hinzu kommt, dass abends nur noch jeder zweite Zug bis Strausberg Nord fährt (40-Minuten-Takt), was auf den Anzeigen nicht immer klar erkennbar sei. Besonders betroffen sind Schichtarbeitende, Beschäftigte in Pflege und sozialen Berufen sowie alle, die auf die letzten Busanschlüsse angewiesen sind.

> *„Hin zur Arbeit geht (meist), zurück nach Feierabend oft doppelt so lang…“* – Oberbarnim

> *„Mir reicht die Lüge: die S5 fährt abends alle 20 Min nach Strausberg Bahnhof - nicht Nord!“* – Strausberg

Forderung: Stabile Heimfahrt: Schwerpunkt auf stadtauswärtige Nachmittags-/Abend-HVZ, durchgehender 20-Minuten-Takt bis Strausberg Nord auch abends, Sicherung der letzten Anschlüsse

3.4 Fehlende Alternativen & Ersatzverkehr

19 % der Kommentare (145) · Problemfeld · Priorität: B – mittel (51 Punkte)

Fast jeder fünfte Kommentar betont die Abhängigkeit von der S5: Hinter Hoppegarten gibt es mit dem ÖPNV praktisch keine Alternative, die RB 26 gilt als ebenso störanfällig. Bei Störungen werden Fahrgäste zum Umsteigen „auf andere Verkehrsmittel“ aufgefordert, die es nicht gibt. Die Folge sind Taxifahrten, Abholungen mit dem Auto oder stundenlanges Warten.

> *„Hinter Hoppegarten ist die S5 alternativlos, wir können - mit den Öffis - nicht anders fahren.“* – Fredersdorf-Vogelsdorf

> *„Manchmal kommt man auch gar nicht nach Hause da wird man Hoppegarten rausgeschmissen und gesagt wir sollen auf andere Verkehrsmittel umsteigen, ist nach Strausberg nicht möglich!“* – Eggersdorf

Forderung: Störfallkonzept für den Außenast (insbesondere ab Hoppegarten bis Strausberg Nord: bei Störungen > 30 Min automatisch Bus-Notverkehr ab Mahlsdorf/Hoppegarten, abgestimmt mit RB 26 und Busverkehr

3.5 Anschlüsse & Umstieg (Bus, Tram, U5, Regio, Fernverkehr)

8,1 % der Kommentare (62) · Problemfeld · Priorität: B – mittel (48 Punkte)

Verpasste Anschlüsse vervielfachen jede kleine Verspätung: Der Anschlusszug in Mahlsdorf fährt öfters ab, während der verspätete Zug einfährt; die frühere Taktabstimmung mit der U5 in Wuhletal existiert laut Kommentaren nicht mehr; in Strausberg werden Tram, in Strausberg Nord und Altlandsberg Busse im 30-Minuten-Takt verpasst. Fernreisende planen 40 Minuten Puffer ein.

> *„…der Zug in Mahlsdorf endet und der Anschlusszug sobald die Bahn einfährt ohne zu warten losfährt.“* – Fredersdorf/Vogelsdorf

> *„Zudem wurde die einstige Takt-Kooperation mit der U-Bahn-Linie U5 am Bahnhof Wuhletal komplett eingestellt und existiert nicht mehr.“* – Neuenhagen

Forderung: Anschlussgarantie: Einsetzer in Mahlsdorf warten auf verspätete Züge, Wiederherstellung der Taktabstimmung mit der U5 in Wuhletal, Anschluss an Tram/Bus in Strausberg

3.6 Fahrgastinformation & Kommunikation

3,7 % der Kommentare (28) · Problemfeld · Priorität: B – mittel (43 Punkte)

Als eigenes Thema selten, in den ausführlichen Kommentaren aber fast immer präsent: Frühzeitiges Wenden werden erst kurz vor Mahlsdorf oder Hoppegarten angesagt, Gleiswechsel erfolgen ohne Ansage, App, Anzeigen und Durchsagen widersprechen sich, Gründe bleiben unklar. Mangelnde Information verstärkt den Ärger über jede Störung erheblich und ist zugleich am schnellsten zu verbessern.

> *„…da erst kurz vor Mahlsdorf kommuniziert wird, dass der Zug dort endet.“* – Neuenhagen

> *„Die Fahrgäste werden wie Transportgüter behandelt, irgendwo abgeworfen ohne Informationen wie es weitergeht.“* – Fredersdorf

Forderung: Informationsstandard: Wenden und Gleiswechsel frühzeitig und konsistent in Zug, Bahnsteig und App ankündigen – inkl. Grund und konkreter Weiterreiseoption
Adressat: S-Bahn Berlin

3.7 Benachteiligung der S5 / des Brandenburger Asts

2,2 % der Kommentare (17) · Problemfeld · Priorität: B – mittel (42 Punkte)

Ein wiederkehrendes Gerechtigkeitsmotiv: Bei Störungen auf der Stadtbahn falle immer zuerst die S5 aus, während die S7 bevorzugt werde. Einige vermuten, dass frühzeitiges Wenden die Pünktlichkeitsstatistik verbessern sollen. Das Wort „diskriminierend“ fällt ebenso wie „Der Randbezirk wird vernachlässigt“. Hier geht es um Vertrauen – Transparenz über die Dispositionsregeln würde unmittelbar wirken.

> *„Immer wieder fahren dann mehrere S7 Züge hintereinander ohne das eine S5 fährt.“* – Berlin
>
> *„Aus langjähriger Erfahrung weiß ich, dass bei Problemen die S5 immer zuerst ausfällt.“* – Oberbarnim

Forderung: Faire und transparente Störfalldisposition: offenlegen, nach welchen Regeln Züge gestrichen/gewendet werden; S5 darf nicht systematisch zuerst ausfallen

3.8 Infrastruktur (Zweigleisigkeit, Signale, Weichen, Schranken)

4,4 % der Kommentare (34) · Problemfeld · Priorität: B – mittel (41 Punkte)

Fahrgäste benennen konkrete strukturelle Ursachen: die eingleisigen Abschnitte, fehlende Begegnungsstellen, störanfällige Signale, Weichen und Bahnübergänge sowie den Engpass Stadtbahn (Ostkreuz–Westkreuz). Mehrfach wird der zweigleisige Ausbau bzw. die Reaktivierung des zweiten Gleises zwischen Hoppegarten und Strausberg gefordert, außerdem Zäune an neuralgischen Stellen gegen unbefugtes Betreten der Gleise.

> *„Warum wird die Strecke nicht zweigleisig ausgebaut, oder zumindest noch mehr Punkte geschaffen, an denen sich zwei Bahnen begegnen können.“* – Petershagen
>
> *„Dazu braucht es an neuralgischen Stellen wie z.B. Hegermühle unbedingt Abzäunungen um unbefugtes Betreten der Gleise zu erschweren.“* – Strausberg

Forderung: Infrastrukturpaket S5 Ost: zweigleisiger Ausbau bzw. in einem ersten Schritt zusätzliche Begegnungsabschnitte zwischen Hoppegarten und Strausberg, Instandhaltungsoffensive Signale/Weichen/Bahnübergänge, Sicherung neuralgischer Stellen gegen Gleisbetreten

3.9 Takt & Kapazität (10-Min-Takt, Überfüllung)

6,8 % der Kommentare (52) · Problemfeld · Priorität: C – ergänzend (33 Punkte)

Der 20-Minuten-Takt macht jeden Ausfall zur 40-Minuten-Lücke; zu Stoßzeiten sind die Züge überfüllt. Mehrere Kommentierende fordern den 10-Minuten-Takt bis Neuenhagen oder Strausberg. Bemerkenswert: Andere betonen ausdrücklich, ihnen gehe es nicht um mehr Züge, sondern um einen verlässlichen 20-Minuten-Takt – ein Hinweis auf die richtige Reihenfolge der Forderungen.

> *„Die S-Bahn nach Strausberg fährt ohnehin nur im 20-Minuten-Takt – fällt eine Bahn aus, verdoppelt sich die Wartezeit sofort auf 40 Minuten.“* – Fredersdorf

> *„Ich möchte keinen 10-Minuten-Takt, sondern dem Petitionsziel entsprechend einen verlässlichen 20-Minuten-Takt.“* – Fredersdorf-Vogelsdorf

Forderung: Kapazitätsplan: Vollzüge in der HVZ und verbindlicher Fahrplan zur schrittweisen Ausweitung des 10-Minuten-Takts Richtung Neuenhagen/Strausberg

3.10 Preis-Leistung & Entschädigung

4,4 % der Kommentare (34) · Problemfeld · Priorität: C – ergänzend (28 Punkte)

Viele empfinden ein Missverhältnis zwischen steigenden Preisen (Deutschlandticket, ABC-Abo, Jobticket) und der tatsächlich erbrachten Leistung. Pendler aus dem C-Bereich zahlen mehr als Pendler im innerstädtischen Bereich, die Abschaffung des BC-Fahrscheins (zum 1.1.2026) ist eine deutliche Tariferhöhung für einen Streckenabschnitt, der deutlich unzuverlässiger bedient wird (höhere Kosten, schlechtere Qualität – das führt zu Unmut). Eine Fahrt von Strausberg Nord nach Hoppegarten kostet derzeit 5,00 Euro, ab 1.1.2027 dann 5,20 Euro. Bis zum 31.12.2025 kostete diese Fahrt mit dem BC-Ticket noch 4,30 Euro. Innerhalb von knapp einem Jahr ist das eine Steigerung um mehr als 20 Prozent.

Gefordert werden zudem spürbare, unbürokratische Erstattungen.

> *„Mit unseren Fahrscheinen kaufen wir eine Leistung, die nicht erfüllt wird!“* – Strausberg

> *„…für den man als Pendler in den ABC-Bereich auch mehr Geld zahlt als die Berliner.“* – Fredersdorf

Forderung: Automatische Entschädigung für Abo-Kunden und Mobilitätsgarantie (z. B. Taxi-Erstattung) bei erheblichen Verspätungen auf dem Außenast sowie Wiedereinführung des BC-Tickets.

3.11 Aufenthaltsqualität & Sicherheit (Stationen, Züge)

3,3 % der Kommentare (25) · Problemfeld · Priorität: C – ergänzend (26 Punkte)

Wer strandet, wartet oft unter schlechten Bedingungen: Kälte im Winter, Hitze in nicht klimatisierten Zügen im Sommer, fehlende Toiletten an Mahlsdorf, Hoppegarten und Fredersdorf, defekte Aufzüge. Frauen berichten von Angst beim nächtlichen Warten auf Bahnsteigen. Familien mit Kleinkindern trifft dies besonders.

> *„Ich musste mal über zwei Stunden in Hoppegarten warten auf die Strausberg Nord S Bahn bei minus Graden.“* – Strausberg

> *„Gerade als Frau habe ich in diesen Phasen schon zu viel aushalten müssen. Man erlebt regelrecht Angst.“* – Strausberg

Forderung: Wartequalität an Umsteige-/Wartepunkten: Wetterschutz, beheizte Warteräume, Toiletten, funktionierende Aufzüge, Beleuchtung und Sicherheitspersonal in den Abendstunden; klimatisierte Fahrzeuge

3.12 Arbeitsweg, Beruf & Existenz

35,9 % der Kommentare (275) · Auswirkung · Priorität: flankierend

Die S5 ist vor allem eine Pendlerlinie: Gut ein Drittel der Kommentare bezieht sich ausdrücklich auf den Arbeitsweg. Beschrieben werden Ärger mit Vorgesetzten, Probleme im Schichtdienst ohne Gleitzeit, Pflegekräfte und Erzieherinnen, die nicht zu spät kommen dürfen – bis hin zur Aufgabe des Arbeitsplatzes in Berlin.

> *„Ich habe meine Stelle in Berlin aufgegeben, weil die Unzuverlässigkeit der S5 für mich nicht mehr zu bewältigen war.“* – Eggersdorf

> *„Durch die ständigen Probleme mit der S5 habe ich bereits Schwierigkeiten mit meinem Vorgesetzten bekommen.“* – Neuenhagen

Forderung: Berufsverkehr schützen: Zuverlässigkeit in der Hauptverkehrszeit priorisieren; digitale, automatisch abrufbare Verspätungsbescheinigungen für Arbeitgeber

3.13 Zeitverlust, Stress & Planbarkeit

21,7 % der Kommentare (166) · Auswirkung · Priorität: flankierend

„Lebenszeit“ ist das Leitmotiv der Kommentare. „Eine Bahn früher“ ist für viele Standard, aus 45 Minuten werden regelmäßig 90 Minuten, aus einem 10-Stunden-Tag 12 bis 14 Stunden. Zahlreiche Kommentierende beschreiben Stress, Frust und psychische Belastung.

> *„Das macht bei rund 200 Arbeitstagen im Jahr insgesamt 80 Stunden verlorene Lebenszeit, Familienzeit, Freizeit.“* – Petershagen

> *„Das Leben ist zu kurz, um es auf Bahnsteigen zu verbringen.“* – Eggersdorf

Forderung: Fahrgastbezogene Pünktlichkeit messen und veröffentlichen (Ankunft am Ziel inkl. Anschlüsse statt nur zugbezogener Statistik)

3.14 Verkehrswende, Klima & Umstieg aufs Auto

8 % der Kommentare (61) · Auswirkung · Priorität: flankierend

Viele verknüpfen ihre Kritik mit der Verkehrswende: Politik fordere den Umstieg auf den ÖPNV, sorge aber nicht für ein verlässliches Angebot. Rund ein Dutzend Kommentierende berichten, dass sie bereits wieder Auto oder Fahrrad fahren, die S-Bahn meiden oder ihre Arbeit gewechselt haben; weitere erwägen es. Einige haben ihren Wohnort bewusst wegen der S5-Anbindung gewählt.

> *„Die mangelnde Zuverlässigkeit der S5 zwang mich dazu, mir ein Auto anzuschaffen.“* – Petershagen

> *„Wir haben unser Haus in Klosterdorf gebaut, da hier eine Anbindung über die S5 an Berlin gegeben war.“* – Oberbarnim

Forderung: Verbindliche Ausbauzusage mit Zeitplan für die S5 als Rückgrat der Verkehrswende im östlichen Berliner Umland

3.15 Familie, Kinder & Schule

6,5 % der Kommentare (50) · Auswirkung · Priorität: flankierend

Eltern schildern verpasste Kita- und Hort-Abholzeiten, Kinder, die allein warten, und Schülerinnen und Schüler, die regelmäßig zu spät kommen. Gerade Alleinerziehende und Eltern in Teilzeit trifft die Unzuverlässigkeit am Nachmittag besonders hart.

> *„…extra verkürzt arbeite, damit ich Nachmittags Zeit für meine Kinder habe und bin aber sehr oft trotzdem nicht eher zu Hause, als wenn ich Vollzeit arbeite.“* – Eggersdorf

> *„Ich bin alleinerziehend und schaffe es oft nicht pünktlich auf die Arbeit zu kommen oder meine Tochter rechtzeitig von der Kita abzuholen.“* – Berlin

Forderung: Verlässliche Abholzeitfenster: besondere Stabilisierung der Fahrten zwischen 15 und 18 Uhr stadtauswärts (Kita, Hort, Schule)

4. Priorisierung der Forderungen

Die Rangfolge zeigt, wo der Druck der Fahrgäste am größten ist und wo S-Bahn Berlin und DB InfraGO zugleich am meisten bewirken können. Oben stehen das übergreifende Stabilitätsprogramm, eine neue Regel gegen frühzeitigem Wenden am Außenast und eine verlässliche Heimfahrt am Nachmittag und Abend.

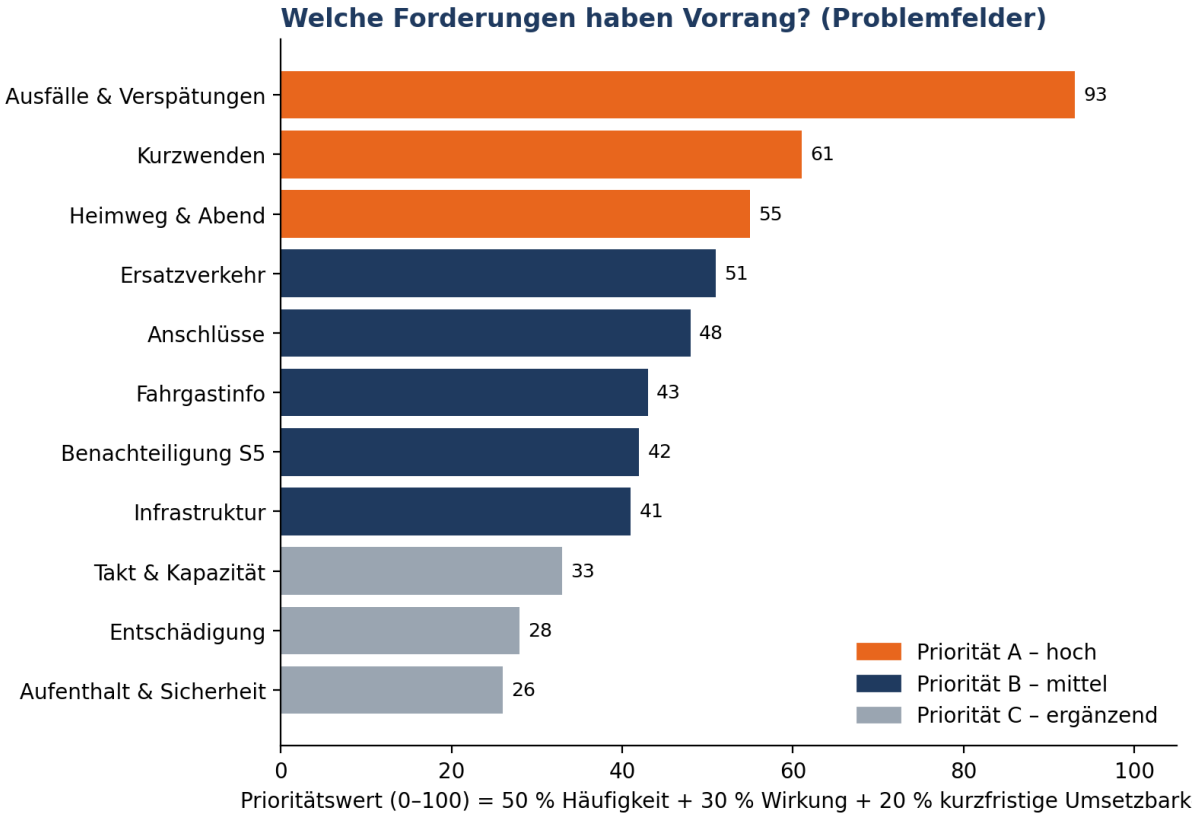

Abbildung 3: Prioritätswerte der Kernforderungen

Die Prioritätenmatrix ordnet die Problemfelder nach Häufigkeit und Umsetzbarkeit. Rechts oben stehen Forderungen, die häufig genannt und möglicherweise schnell umsetzbar sind.. Links oben liegen Quick

Wins wie bessere Fahrgastinformation oder transparente Dispositionsregeln: selten als Hauptthema genannt, aber mit geringem Aufwand und hoher Signalwirkung. Rechts unten stehen Maßnahmen mit langfristiger Umsetzungsdauer wie der Infrastrukturausbau, die einen langen Atem und politische Verankerung sowie fiskalische Verankerung in den öffentlichen Haushalten brauchen.

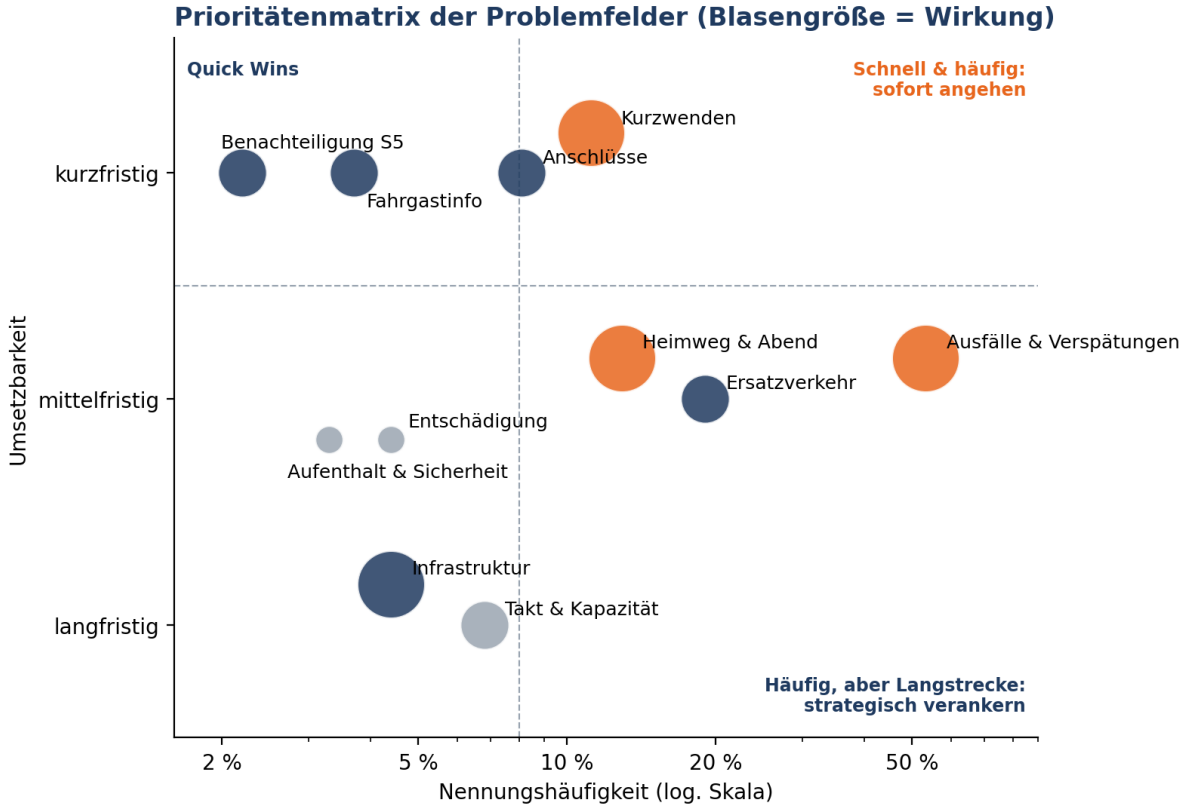

Abbildung 4: Prioritätenmatrix der Problemfelder

Zielkonflikte, die in den Kommentaren sichtbar werden

- **Mehr Takt oder mehr Verlässlichkeit?** Ein Teil der Kommentierenden fordert den 10-Minuten-Takt, andere betonen ausdrücklich, ein verlässlicher 20-Minuten-Takt habe Vorrang. Hier gibt es einen Zielkonflikt in den Kommentaren, der wie folgt aufgelöst werden sollte: erst Stabilität, dann Taktverdichtung.
- **Durchbinden oder entkoppeln?** Die Mehrheit verlangt, dass die S5 durchfährt. Ein Kommentar schlägt dagegen vor, den Außenast bei Verspätungen vom Stadtbahnverkehr zu entkoppeln, wie es nachts bereits geschieht. Beides lässt sich vereinbaren, wenn eine Entkopplung planbar, angekündigt und mit garantiertem Anschluss erfolgt – statt als spontane Kurzwende.

5. Wer hat kommentiert – und wann?

Die Kommentare kommen überwiegend aus den Gemeinden entlang der Strecke: Strausberg (168), Neuenhagen (124), Petershagen/Eggersdorf (120) und Fredersdorf-Vogelsdorf (91). Bemerkenswert sind auch 117 Kommentare aus Berlin – die Probleme betreffen ebenso die Berliner Stationen Mahlsdorf, Kaulsdorf und Biesdorf sowie Menschen, die ins Umland pendeln.

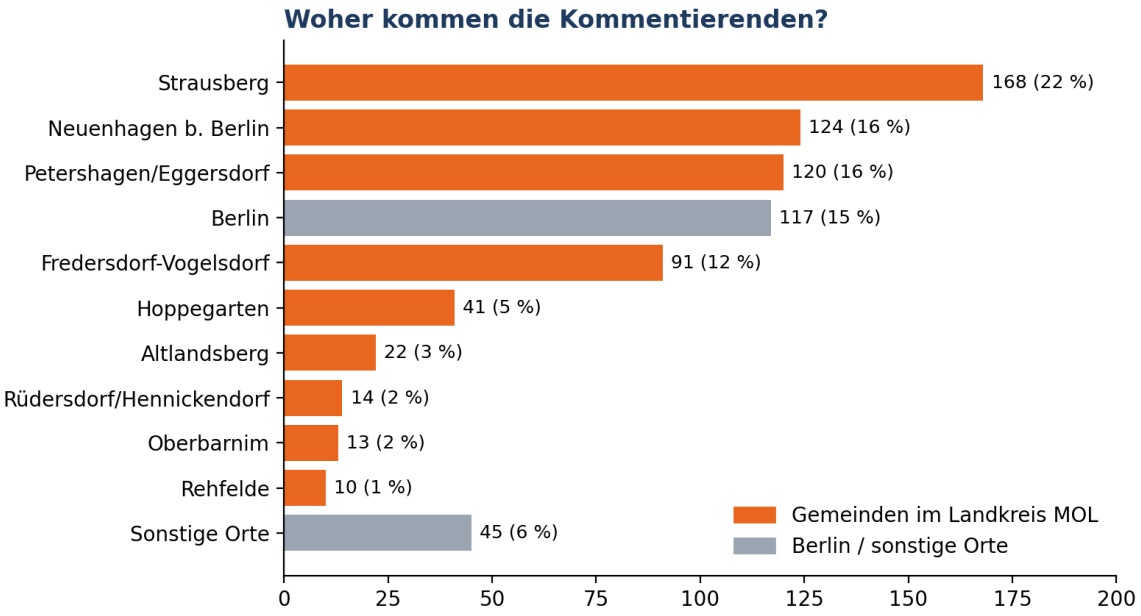

Abbildung 5: Herkunft der Kommentierenden (Wohnortangabe, zusammengefasst nach Gemeinden)

667 Kommentare (87 %) gingen im Juni ein, allein 338 in der Woche ab dem 1. Juni. Die Petition hat damit unmittelbar nach dem Start eine starke Mobilisierung erzeugt; seit Juli kommen Kommentare nur noch vereinzelt hinzu.

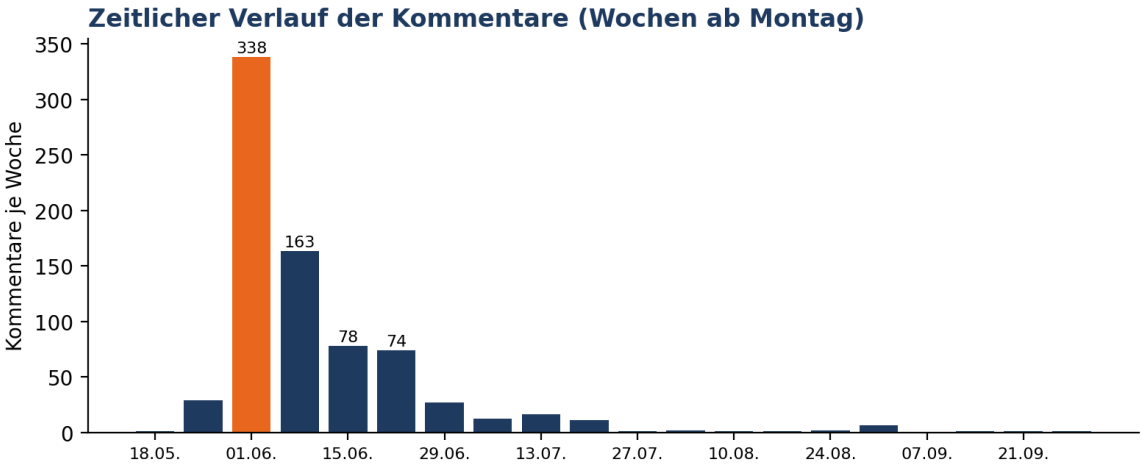

Abbildung 6: Eingang der Kommentare pro Woche

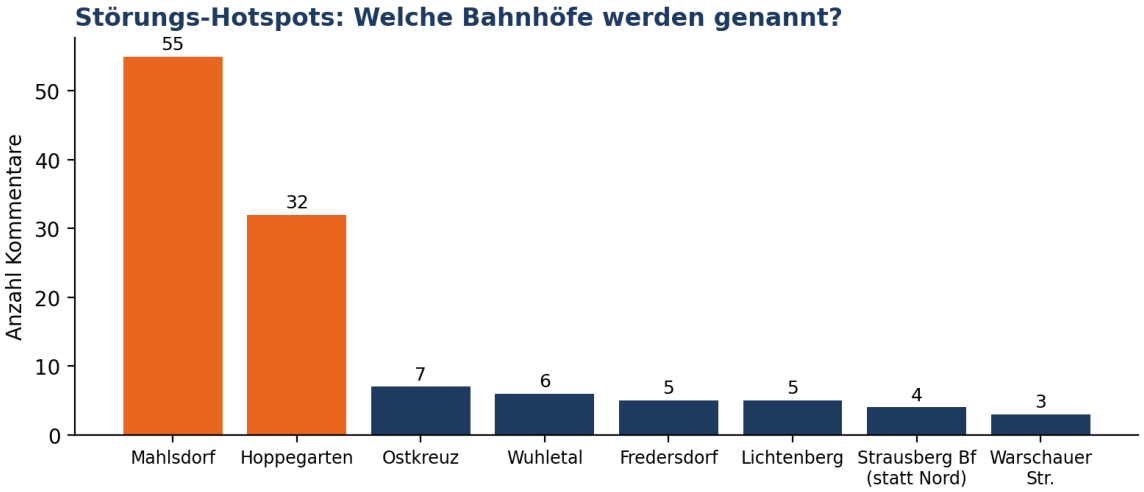

Abbildung 7: In Kommentaren genannte Bahnhöfe (Störungs- und Wartepunkte)

6. Forderungskatalog

Zusammenfassend ergeben sich aus den Kommentaren folgende Forderungen:

Nr.	Forderung	Adressat	Nennung
1	**Ausfälle & Verspätungen:** Stabilitätsprogramm S5 mit verbindlichen Zielwerten für Pünktlichkeit und Ausfallquote auf dem Abschnitt Mahlsdorf – Strausberg Nord und monatlicher, abschnittsscharfer Veröffentlichung	S-Bahn Berlin & DB InfraGO	53,3 %
2	**Kurzwenden:** Neue Dispositionsregel: Kurzwenden in Mahlsdorf/Hoppegarten nur als letztes Mittel; Verspätungen bevorzugt im Innenstadtbereich abbauen, Durchbindung bis Strausberg Nord hat Vorrang	S-Bahn Berlin	11,2 %
3	**Heimweg & Abend:** Stabile Heimfahrt: Schwerpunkt auf stadtauswärtige Nachmittags-/Abend-HVZ, durchgehender 20-Minuten-Takt bis Strausberg Nord auch abends, Sicherung der letzten Anschlüsse	S-Bahn Berlin (mit VBB/Aufgabenträgern)	12,9 %
4	**Ersatzverkehr:** Störfallkonzept für den Außenast: bei Störungen > 30 Min automatisch Bus-Notverkehr ab Mahlsdorf/Hoppegarten, abgestimmt mit RB 26 und Busverkehr	S-Bahn Berlin	19 %
5	**Anschlüsse:** Anschlussgarantie: Einsetzer in Mahlsdorf warten auf verspätete Züge, Wiederherstellung der Taktabstimmung mit der U5 in Wuhletal, Anschluss an Tram/Bus in Strausberg	S-Bahn Berlin (mit BVG)	8,1 %
6	**Fahrgastinfo:** Informationsstandard: Kurzwenden und Gleiswechsel frühzeitig und konsistent in Zug, Bahnsteig und App ankündigen – inkl. Grund und konkreter Weiterreiseoption	S-Bahn Berlin	3,7 %
7	**Benachteiligung S5:** Faire und transparente Störfalldisposition: offenlegen, nach welchen Regeln Züge gestrichen/gewendet werden; S5 darf nicht systematisch zuerst ausfallen	S-Bahn Berlin	2,2 %
8	**Infrastruktur:** Infrastrukturpaket S5 Ost: zweigleisiger Ausbau bzw. zusätzliche Begegnungsabschnitte zwischen Hoppegarten und Strausberg, Instandhaltungsoffensive Signale/Weichen/Bahnübergänge, Sicherung neuralgischer Stellen gegen Gleisbetreten	DB InfraGO	4,4 %
9	**Takt & Kapazität:** Kapazitätsplan: Vollzüge in der HVZ und verbindlicher Fahrplan zur schrittweisen Ausweitung des 10-Minuten-Takts Richtung Neuenhagen/Strausberg	S-Bahn Berlin & DB InfraGO (mit Aufgabenträgern)	6,8 %
10	**Entschädigung und Wiedereinführung BC-Ticket:** Automatische Entschädigung für Abo-Kunden und Mobilitätsgarantie (z. B. Taxi-Erstattung) bei erheblichen Verspätungen auf dem Außenast; Wiedereinführung des BC-Tickets zur Kostenreduzierung der Tickets im tendenziell von schlechterer Pünktlichkeit und Verlässlichkeit betroffenen Streckenabschnitten.	S-Bahn Berlin (mit VBB)	4,4 %
11	**Aufenthalt & Sicherheit:** Wartequalität an Umsteige-/Wartepunkten: Wetterschutz, beheizte Warteräume, Toiletten, funktionierende Aufzüge, Beleuchtung und	DB InfraGO & S-Bahn Berlin	3,3 %

Nr.	Forderung	Adressat	Nennung
	Sicherheitspersonal in den Abendstunden; klimatisierte Fahrzeuge		
12	**Arbeitsweg & Beruf:** Berufsverkehr schützen: Zuverlässigkeit in der Hauptverkehrszeit priorisieren; digitale, automatisch abrufbare Verspätungsbescheinigungen für Arbeitgeber	S-Bahn Berlin	35,9 %
13	**Zeitverlust:** Fahrgastbezogene Pünktlichkeit messen und veröffentlichen (Ankunft am Ziel inkl. Anschlüsse statt nur zugbezogener Statistik)	S-Bahn Berlin	21,7 %
14	**Verkehrswende:** Verbindliche Ausbauzusage mit Zeitplan für die S5 als Rückgrat der Verkehrswende im östlichen Berliner Umland	DB InfraGO & S-Bahn Berlin (mit Ländern Berlin/Brandenburg)	8 %
15	**Familie & Kinder:** Verlässliche Abholzeitfenster: besondere Stabilisierung der Fahrten zwischen 15 und 18 Uhr stadtauswärts (Kita, Hort, Schule)	S-Bahn Berlin	6,5 %

Anhang: Cluster-Definitionen

Cluster	Typische Schlagwörter (Auswahl)
Ausfälle, Verspätungen & Störungen	Ausfall, Verspätung, Störung, unpünktlich, unzuverlässig, Chaos, Zumutung
Kurzwenden & Zugenden (Mahlsdorf, Hoppegarten u.a.)	Mahlsdorf, Hoppegarten, endet/enden, Wende, stranden, nur bis, vorzeitig, durchfahren, Einsetzer
Heimweg, Abend- & Nachtverkehr (u.a. Strausberg Nord)	Nachmittag, Heimweg, Rückweg, nach Hause, Abend, Nacht, Strausberg Nord, letzter Bus, Wochenende
Fehlende Alternativen & Ersatzverkehr	angewiesen, einzige Verbindung, keine Alternative, kein Auto, Ersatz/SEV, abhängig
Anschlüsse & Umstieg (Bus, Tram, U5, Regio, Fernverkehr)	Anschluss, Tram, Bus, U5, Umsteigen, Regio/RB 26, Fernbahn
Fahrgastinformation & Kommunikation	Information, Ansage, Kommunikation, App, Anzeige, Erklärung, Ankündigung
Benachteiligung der S5 / des Brandenburger Asts	zuerst/als erstes gestrichen, S7, benachteiligt, diskriminierend, abgehängt, vernachlässigt
Infrastruktur (Zweigleisigkeit, Signale, Weichen, Schranken)	zweigleisig, eingleisig, Signal, Weiche, Schranke, Infrastruktur, Ausbau, Reparatur, Stadtbahn
Takt & Kapazität (10-Min-Takt, Überfüllung)	Takt, 10/20/40 Minuten, überfüllt, Stoßzeit
Preis-Leistung & Entschädigung	Preis, Ticket, bezahlen, Abo, Erstattung, teuer, Leistung
Aufenthaltsqualität & Sicherheit (Stationen, Züge)	Kälte, Winter, Toilette, Angst, Sicherheit, Klimatisierung, Sauberkeit, Aufzug
Arbeitsweg, Beruf & Existenz	Arbeit, pendeln, Job, Arbeitgeber, Schicht, Dienst, Gleitzeit, Kunden
Zeitverlust, Stress & Planbarkeit	Lebenszeit, Zeit, früher losfahren, Puffer, planen, Stress, Nerven, Frust, Belastung

Cluster	Typische Schlagwörter (Auswahl)
Verkehrswende, Klima & Umstieg aufs Auto	Auto, PKW, Klima, Umwelt, Verkehrswende, CO2, Taxi, Fahrrad
Familie, Kinder & Schule	Kind, Kita, Hort, Familie, Tochter/Sohn, Schule, Eltern

Kontakt:

Tobias Rohrberg – mobil-in-mol.de
info@mobil-in-mol.de
mobil.: +49 (0)171 – 70 18 340