



Medien-Information vom 06. Dezember 2021

Regio-S-Bahn für Berlin und Brandenburg – zukünftige Koalition in Berlin kann jetzt die Weichen stellen

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) begrüßt den in den Berliner Koalitionsverhandlungen verabredeten **Wiederaufbau der Stammbahnstrecke** zwischen Potsdamer Platz, Zehlendorf und Potsdam-Griebnitzsee, und ihre Einbindung in den sogenannten Deutschland-Takt. Dieser sieht eine Bedienung der Strecke mit vier Zügen pro Stunde im Regionalverkehr vor. Damit ist der noch als offen bezeichnete sogenannte „Systementscheid“ zwischen Regional- und S-Bahn faktisch entschieden; Berlin, Brandenburg, der Bund und die DB sollten diesen nun zügig beschließen, um endlich konkrete Planungen zum Abschluss zu bringen und die vom Bund für den Streckenausbau in Aussicht gestellte Förderung aus dem deutlich aufgestockten GVFG-Bundesprogramm beantragen zu können.

An zentraler Stelle im Mobilitätskapitel des Koalitionsvertrages haben sich die Regierungsfractionen dazu bekannt, **das Konzept des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg zu unterstützen**. Damit rückt auch die Umsetzung eines Regio-S-Bahn-Netzes näher: im Zielkonzept des BSBB werden hier zehn Linien zwischen Berlin und dem weiteren Umland vorgeschlagen. Der 30-Minuten-Grundtakt verdichtet sich auf hochbelasteten Pendlerstrecken auf vier Züge pro Stunde. Die **Regio-S-Bahn** ist schnell, da sie innerhalb des Berliner Stadtgebietes nur an den vorhandenen sowie weiteren neuen Umsteigestationen hält – davon und durch neue Direktverbindungen profitieren auch viele Berliner, die innerhalb der Stadt unterwegs sind. Das Netz wird so zu einer „Express-S-Bahn“ auf vielen Relationen.

Das Netz ragt weit nach Brandenburg, so dass die Orte im Städtekranz wie Eberswalde, Nauen und Jüterbog eben nicht mehr „Zweite Reihe“ sind, sondern eine genauso schnelle und häufige Anbindung an Berlin erhalten wie die Gemeinden im direkten Speckgürtel. Damit werden Wohn- und Gewerbeansiedlungen entlang der Bahnkorridore weit ins Umland unterstützt.

Die Regio-S-Bahn löst den jahrzehntelangen hemmenden Konflikt auf, ob Bahnstrecken als S-Bahn oder Regionalbahn wiederauf- oder neugebaut werden. Die Regio-S-Bahn teilt sich die Gleise mit den langlaufenden Regional-Express-Linien sowie dem Fern- und Güterverkehr. An definierten Engpässen müssen jedoch weitere Gleise aus- und neugebaut werden. Einiges davon ist im "i2030-Programm" der Länder und der DB enthalten.

Umgesetzt werden kann das **Regio-S-Bahn-Netz** schrittweise zwischen 2025 und 2035. Neben der Stammbahn sind dafür der Lückenschluss auf der Kremmener Bahn zwischen Gesundbrunnen und Hennigsdorf, der viergleisige Ausbau der Hamburger Bahn zwischen Spandau und Nauen sowie der Wiederaufbau der Heidekrautbahn (Stammstrecke) notwendig. Auch der Ausbau des östlichen Berliner Außenrings als „Nahverkehrstangente Ost“ zwischen dem Karower Kreuz und Grünau durch abschnittsweise Ergänzung bestehender Gleise, neue Stationen und neue Verbindungskurven ist sinnvoller als die „klassische“ S-Bahn, da nur so die Züge auch weiter ins Umland fahren können und der Schienengüterverkehr mehr Kapazitäten erhält. Der neue Berliner Senat muss auch hierzu kurzfristig eine klare Entscheidung treffen, damit die konkreten Planungen beginnen können. Nur mit einem fortgeschrittenen Planungsstand können beim Bund und der EU die Finanzmittel für den Bau angemeldet werden.

Die Regio-S-Bahn ersetzt teilweise bestehende Regionalbahnlinien, die Zuganzahl erhöht sich jedoch merklich. Sie sollte mit einem einheitlichen **Fahrzeugpark** und spurtarken modernen elektrischen Triebzügen bedient werden – auf Teilstrecken mit mitgeführten Akkus. Das Netz sollte daher auch Bestandteil der Fortschreibung des Landesnahverkehrsplans Brandenburg sein, die im nächsten Jahr erfolgt.

Zum Hintergrund

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg ist ein 2019 gegründeter Zusammenschluss von Fachleuten sowie über 20 Institutionen aus Wirtschaft und Wissenschaft, Verkehr- und Umweltverbänden, Kommunen und unterstützenden Politikern.

Das Bündnis hat ein Zielkonzept als Masterplan für den Ausbau des Schienenverkehrs in der Region Berlin-Brandenburg in mehreren Stufen bis 2035 erstellt. Die Umsetzung des Zielkonzeptes entspricht exakt den politischen Beschlüssen: der Bund will bis 2030 die Fahrgastzahlen verdoppeln, das Land Brandenburg die Quote im Umweltverbund bis 2030 von 40 auf 60% erhöhen.

Mehr Informationen: www.buendnis-schiene-bb.de.

Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

Ein starkes Netzwerk aus Verbänden, Wirtschaft und Wissenschaft

Unterstützung durch die Politik

Die Ziele des Bündnisses Schiene werden bislang durch folgende politische Akteure unterstützt:

 Landesverbände Berlin und Brandenburg	 Oliver Frederici Mitglied des Abgeordnetenhauses Berlin Vorsitzender des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz	 Dr. Philip Zeschmann Mitglied des Landtages Brandenburg	 Landesverbände Berlin und Brandenburg	 Landesverbände Berlin und Brandenburg	 Sebastian Ritter Mitglied des Landtages Brandenburg Tino Schopf Mitglied des Abgeordnetenhauses Berlin
---	--	--	---	---	---