



Koordinierungsteam

Standpunkt zur **Nahverkehrstangente Ost – Trassenfreihaltung und Systementscheid**

Stand 20.11.2023

Einen entscheidenden Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme im Berliner Nordosten und Südosten bringt nicht die Tangentialverbindung Ost (TVO) auf der Straße, sondern die Nahverkehrstangente (NVT) Ost auf der Schiene. Wir wollen dafür den vorhandenen Eisenbahn-Außenring (Karower Kreuz – Biesdorfer Kreuz – Grünau – Flughafen BER) voll für den Personenverkehr nutzbar machen und ausbauen.

Freihaltung der Eisenbahntrasse!

Eine akute Gefahr für die Nahverkehrstangente Ost wurde erst kürzlich undeutlich und versteckt bekannt: Der **Senat plant**, auf einem etwa 2 km langen Teilabschnitt zwischen Biesdorfer Kreuz und Kreuz Wuhlheide **die Straße „TVO“ genau auf der seit den 1960er Jahren freigehaltenen Eisenbahntrasse** östlich neben der bestehenden Eisenbahnstrecke **anzulegen** und damit den **Ausbau des Schienenwegs massiv zu erschweren**.

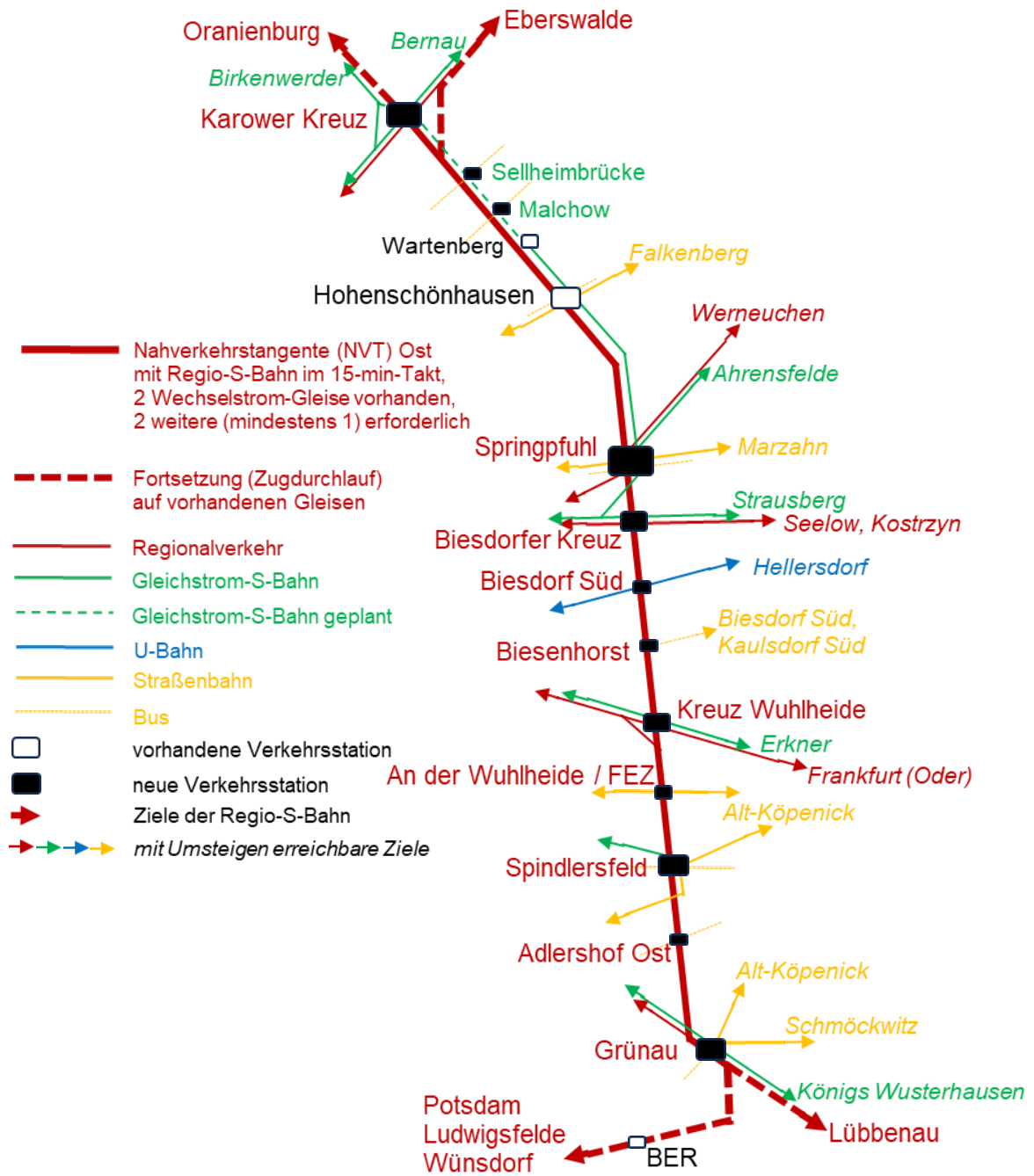
Im Bericht der Senatsverkehrsverwaltung vom 22.09.2023 zur TVO (Straße) an das Abgeordnetenhaus heißt es: „Die Nahverkehrstangente wird in Lage und Höhe ... berücksichtigt. Die damit verbundene Verlegung der Fernbahn und die Umbaumaßnahmen am Wuhlheider Kreuz sind ebenso zu beachten.“

Das bedeutet: Auf dem für zwei weitere Gleise freigehaltenen Korridor wird die Straße gebaut. Für den Güterverkehr könnten ja später zwei neue Gleise westlich der heutigen errichtet und die heutigen Güterverkehrsgleise für den Nahverkehr umgebaut werden. So wird die Nahverkehrstangente erheblich teurer, denn damit sind umfangreiche Erdbewegungen, Umbau von Verbindungskurven, Brücken, Signal-, Bahnstrom- und Entwässerungsanlagen sowie von Lärmschutzwänden verbunden. Die Straße als eigentlicher Veranlasser des Mehraufwands wäre dann fertig, die Eisenbahn müsste alle Umbaukosten allein finanzieren, das geforderte Nutzen-Kosten-Verhältnis wird negativ beeinflusst, eventuell bis zur Verhinderung des Vorhabens. Einen weiteren Verhinderungsgrund könnte die Verlegung von Gleisen an das Naturschutzgebiet Biesenhorster Sand heran darstellen. Mindestens werden die Diskussionen über diese Probleme zu einer jahrzehntelangen Verzögerung des Bauvorhabens und der umwelt- und klimagerechten Verkehrslösung führen.

Wir fordern den Senat auf, die im Nahverkehrsplan verankerte, **für zwei zusätzliche Gleise vorgesehene Trasse weiterhin für diesen Zweck freizuhalten** und nicht eisenbahnfremd zu verbauen. Von der Deutschen Bahn AG erwarten wir, dass der mehrgleisige Ausbau des östlichen Berliner Außenrings problemlos möglich bleibt.

Nahverkehrstangente Ost

als Regio-S-Bahn mit Verknüpfungen



Anstehender Systementscheid

Für die Nahverkehrstangente Ost gibt es technisch die Möglichkeiten, die vorhandenen Wechselstromgleise und ihre Stromversorgung zu nutzen sowie schrittweise um Bahnsteige und weitere Gleisanlagen zu erweitern, oder eine neue Gleichstrom-S-Bahn-Strecke mit eigener Stromversorgung zu bauen, oder beide Möglichkeiten zu kombinieren.

Die Entscheidung ist seit 25 Jahren überfällig, soll aber demnächst getroffen werden. Die Senatsverwaltung für Verkehr tendiert dem Vernehmen nach trotz erheblicher Nachteile zur Gleichstrom-S-Bahn.

Verkehrsaufgaben und Ziele

Die Wohngebiete im Nordosten und Südosten Berlins sind von starkem Straßenverkehr mit all seinen negativen Auswirkungen wie Lärm, Flächenverbrauch, verschmutzter Luft und Unfällen geplagt. In Französisch Buchholz, Karlshorst / Rummelsburg und Oberschöneweide sind weitere große Wohnungsbaustandorte geplant oder bereits im Bau. Ebenso wird der Flughafen BER mit seinem wachsenden wirtschaftlichen Umfeld weiter steigenden Verkehrsbedarf erzeugen. Öffentliche Verkehrsverbindungen bestehen zu wenig, sind zu langsam und zu umständlich. Straßenbahnen und Busse stehen im Stau.

Im Korridor Nordost – Südost sind als alternatives Angebot zum motorisierten Individualverkehr mit schnellen Eisenbahn-Verbindungen in dichtem Takt folgende regionale und lokale Verkehrsaufgaben zu lösen:

Regional:

- Verbindung der nördlichen Wohn-, Arbeits- und Freizeitgebiete wie Oranienburg, Bernau und Eberswalde mit den Aufkommensschwerpunkten Buch / Karow, Hohenschönhausen / Wartenberg, Marzahn (Springpfuhl), Wuhlheide (FEZ, Stadion), Köpenick (Spindlersfeld) und Adlershof Ost.
- Verbindung dieser Verkehrsquellen und -ziele mit den südlichen Aufkommensschwerpunkten wie Flughafen BER, Königs Wusterhausen, Lübben/Lübbenau, Blankenfelde bis Zossen, Ludwigsfelde, Luckenwalde und Potsdam.

Lokal:

- Feinerschließung der Ortsteile entlang der Tangente von Karow über Biesdorf bis Grünau mit mehreren Zwischenstationen.

Regional und lokal:

- Verknüpfung der Tangente mit den Radiallinien der Regionalbahn, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und des Busses.

Die derzeit von Regionalverkehrslinien befahrene Strecke Hohenschönhausen – Lichtenberg – Ostkreuz – Schöneweide – BER übernimmt andere ebenso notwendige Verkehrsaufgaben.

Ergänzend zur Eisenbahn-Nahverkehrstangente lösen zwei Straßenbahntangenten weitere Verkehrsaufgaben: Die innere von Hohenschönhausen über Friedrichsfelde und Karlshorst nach Schöneweide muss vor allem durch Lichtsignalanlagen beschleunigt werden. Die äußere von Marzahn über Hellersdorf und Mahlsdorf nach Köpenick muss durchgehend zweigleisig ausgebaut und die Lücke zwischen Hellersdorf und Mahlsdorf geschlossen werden.

Abwägung Gleichstrom / Wechselstrom

Dem Vernehmen nach bevorzugt der Senat die Gleichstrom-S-Bahn, weil sie unabhängig von Behinderungen durch Güterverkehr und Personenfernverkehr fahren würde. Diesem anzuerkennenden Vorteil stehen aber schwerer wiegende Nachteile gegenüber:

- Die vorstehend genannten **regionalen Verkehrsaufgaben können mit der Gleichstrom-S-Bahn nicht erfüllt werden**, denn diese könnte kaum über ihre heutigen Endpunkte hinaus verlängert werden. **Das allein ist ein Ausschlusskriterium.**
- Die Einbeziehung der regionalen Nutzenkomponenten lässt für die Wechselstrom-Lösung ein wesentlich besseres Nutzen-Kosten-Verhältnis erwarten.
- Die Höchstgeschwindigkeit der S-Bahn beträgt 100 km/h, die des Regionalverkehrs 160 km/h. Weitere Vorteile: spurtstärkere Züge, Toiletten.
- Die kürzere und damit schnellere Ostanbindung des BER ist nur auf der Wechselstromstrecke möglich, weil die Gleichstrom-Strecke den Umweg über Waßmannsdorf nimmt.
- Die zur Feinerschließung notwendigen Stationen im Südosten (Eichgestell / An der Wuhlheide, Spindlersfeld, Glienicker Straße) lassen sich auf den vorhandenen Gleisen mit Ostkreuz und der Stadtbahn umsteigefrei verbinden.
- Die Stromversorgung der S-Bahn mit Gleichstrom müsste völlig neu errichtet werden, während die vorhandene Wechselstromausrüstung nur zu ergänzen ist.
- Die bestehende zweigleisige Wechselstrom-Strecke kann je nach Erfordernis – vor allem bei steigendem Güterverkehr – um zusätzliche Gleise erweitert werden. Sinnvolle Ausbaustufen sind leichter und schneller zu verwirklichen.
- Eine mehrgleisige Wechselstromstrecke bietet im Betriebsablauf eine höhere Flexibilität im Zusammenwirken von Personen- und Güterverkehr.

Als weiterer Vorteil der S-Bahn wird der hier übliche und mögliche 10-min-Takt angeführt. Aber auch auf den Wechselstromgleisen ist nach entsprechendem Ausbau ein attraktiver Takt als S-Bahn möglich.

Regio-S-Bahn

Die Regio-S-Bahn (RSB) ist im Zielkonzept des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) vom Februar 2021 verankert. In der Produkthierarchie ordnet sie sich zwischen dem Regionalexpress (RE) und der S-Bahn ein. Sie stellt eine „Express-S-Bahn“ auf den mit Oberleitung und Wechselstrom elektrifizierten Strecken dar. Sie kann die vorhandenen Gleise, Bahnsteige, Signaltechnik und Energieversorgung mitnutzen; deren Kapazität kann durch Ausbau erhöht werden.

Die Linien der Regio-S-Bahn sollen gemäß BSBB-Zielkonzept im 30-min-Takt verkehren. Auf der NVT Ost soll durch Überlagerung von Linien, deren Endpunkte im Norden zum Beispiel Oranienburg und Eberswalde und im Süden zum Beispiel Ludwigsfelde, Wünsdorf, Flughafen BER oder Lübbenau sind, auf dem gemeinsamen Laufweg vom Karower Kreuz / Hohen Schönhausen bis Grünau ein 15-min-Takt eingerichtet werden. Dazu kommen auf dem nördlichen Abschnitt Züge, die ab Springpfuhl weiter über Lichtenberg – Ostkreuz fahren, und südlich vom Kreuz Wuhlheide Züge mit Cottbus und Flughafen BER als Ziel. Damit wären es auf dem mittleren Abschnitt Springpfuhl – Eichgestell / An der Wuhlheide 4 RSB-Zugpaare pro Stunde, nördlich und südlich davon je 8 Zugpaare pro Stunde.

Gleichstrom-S-Bahn auf einer Teilstrecke

Im Abschnitt Springpfuhl – Wartenberg ist es zweckmäßig, die bestehende Gleichstrom-S-Bahn-Strecke zur feineren Erschließung und als Direktverbindung zur Stadtbahn zu erhalten. Ebenso ist es sinnvoll, unter Nutzung der baulichen Vorleistungen diese Strecke mit Zwischenstationen in Malchow und an der Sellheimbrücke zum Karower Kreuz zu verlängern, eventuell auch zu einem neuen S-Bahn-Betriebswerk zwischen Bucher Straße und Schönerlinder Straße.

Bei dieser Kombinationslösung bestünden in Karower Kreuz, Hohenschönhausen und Springpfuhl Umsteigemöglichkeiten zur Regio-S-Bahn.

Der Platz für zwei zusätzliche Wechselstromgleise auf ganzer Länge und außerdem zwei weitere Gleichstromgleise zwischen Karower Kreuz und Wartenberg ist vorhanden und freigehalten worden.

Kostenbegrenzung beim Wechselstrom-Ausbau

Der östliche Außenring ist heute wegen der unmittelbaren Nähe zu Wohn- und Gewerbegebieten eine klassische, für den Nahverkehr vorherbestimmte Strecke, wird aber stark vom Durchgangs-Güterverkehr benutzt, weil weiträumige Umfahrungsstrecken fehlen und nur aufwändig herzurichten wären.

Das BSBB-Zielkonzept greift die Idee auf, dass auf dem Berliner Außenring die Durchgangs-Güterzüge hin und zurück nicht den gleichen Laufweg nehmen, sondern in der Regel im Ringverkehr entgegen dem Uhrzeigersinn fahren. Auf Grundlage der Prognose für den Deutschland-Takt gäbe es dann auf dem östlichen Berliner Außenring in Süd-Nord-Richtung voraussichtlich 7 bis 8 Züge pro Stunde und in Nord-Süd-Richtung nur wenige Einzelzüge, die – soweit möglich und sinnvoll – Restkapazitäten zwischen der Regio-S-Bahn nutzen. Die Verbindungskurven würden in der Regel von Güterzügen nur in einer Richtung ohne Kreuzung eines Gegengleises befahren werden. Das vereinfacht die Fahrplankonstruktion und ermöglicht eine flüssige, gleichmäßige und damit umweltfreundliche Betriebsführung.

Dann wäre ein Güterzuggleis (in östlicher Außenlage, vorwiegend für die Süd-Nord-Richtung) ausreichend, dazu zwei Gleise vorwiegend für die Regio-S-Bahn. Da aber mit weiteren Steigerungen sowohl des Nahverkehrs als auch des Güterverkehrs gerechnet werden muss, ist es zweckmäßig, von vornherein den viergleisigen Ausbau und Betrieb zu planen. Das ist zukunftsfest und erspart nachträgliche komplizierte, teure und zeitaufwändige Umplanungen und Umbauten. Auf der freien Strecke sollte das vierte Gleis gleich mitgebaut werden, an den Verzweigungen und Umsteigeknoten eventuell erst später.

Um die 15- und 30-min-Takte der Regio-S-Bahn konfliktfrei konstruieren und stabil durchführen zu können, müssen am Nordkopf des Bahnhofs Eichgestell (Kreuz Wuhlheide Süd) die Verbindungskurven von/nach Ostendgestell (Kreuz Wuhlheide West) niveaufrei ein- und ausgefädelt werden. Das gleiche gilt für die Verbindungskurve Karower Kreuz Nord – Karower Kreuz Ost. Die weiteren Verbindungskurven könnten mit leistungsfähiger Leit- und Sicherungstechnik voraussichtlich zunächst eingleisig und ohne Überwerfungsbauwerke verbleiben.

Vorschlag für Ausbaustufen

1. Baustufe

Großer Nutzen, leicht zu bauen:

- Biesdorf Süd: 3. Gleis, Bahnsteige, Übergang zur U5, mehrere Zugänge

Leicht zu bauen, Bus- und Fahrrad-Erschließung von Biesdorf Süd:

- Biesenhorst: 3. Gleis von Kreuz Wuhlheide (a) bis Biesdorfer Kreuz (a), Bahnsteige, Zuführungsstraße

Leicht zu bauen:

- Glienicker Straße: 3. Gleis von Grünauer Kreuz bis Abzweig Wendenheide, Bahnsteige, Zugang und Verknüpfung mit Bus
- 3. Gleis Springpfuhl – Karower Kreuz (notwendig für Mehrverkehr)

Baulich mittelschwer, aber zur Wirksamkeit notwendig:

- Ausbau des Karower Kreuzes als Umsteigestation zwischen S2, S75 und den Regionallinien auf dem Außenring, der Stettiner Bahn und der Heidekrautbahn. Gleisaufweitungen für die Bahnsteige auf der oberen Ebene (Stettiner Bahn / Heidekrautbahn) sind als Vorleistungen vorhanden.

2. Baustufe

Großer Nutzen, baulich mittelschwer:

- Springpfuhl: Bahnsteige (erfordert zum Teil Verlegung der vorhandenen Gleise), Umsteigestation zu den Regionallinien nach Lichtenberg und Werneuchen, zur S7, S75 und Straßenbahn
- Kreuz Wuhlheide: Bahnsteig(e), Übergang zur S3, Zugang, Neuordnung der Anbindungen der Nord-Ost-Kurve und der Süd-Ost-Kurve, Überwerfungsbauwerk für die Süd-West-Kurve, Ersatz des BÜ Rudolf-Rühl-Allee
- Eichgestell/An der Wuhlheide: neue eingleisige Spreebrücke, 3. Gleis durchgehend von Kreuz Wuhlheide bis über die Spreebrücke, Zugänge, Bahnsteige, Übergang zur Straßenbahn
- Grünau: Bahnsteige (erfordert zum Teil Verlegung der vorhandenen Gleise), Umsteigestation zwischen den Regionallinien und zur S-Bahn, Zugänge (auch zu Straßenbahn und Bus)

3. Baustufe

Großer Nutzen, aber baulich kompliziert:

- Biesdorfer Kreuz: 3. und 4. Gleis von Springpfuhl bis Biesdorf Süd mit Bahnsteigen, Bahnsteige an der S5, Übergang zur S5, Zuführungsstraße, mehrere Zugänge
- Spindlersfeld: Neuordnung als Verkehrsknotenpunkt zwischen Regio-S-Bahn auf dem Außenring (mit Bahnsteig), S47 und Straßenbahn/Bus, 3. Gleis von Abzweig Wendenheide bis zur Spreebrücke.

Denkbar ist stattdessen auch eine baulich einfachere Sparvariante mit nur einer Station an der Ottomar-Geschke-Straße, mit Übergang zur Straßenbahn, mit kleinerem fußläufigem Einzugsgebiet, aber ohne Verknüpfung mit der S-Bahn.