



Koordinierungsteam

## Bewertung des Systementscheids zur Nahverkehrstangente Ost

04.03.2024

Grundlagen: Pressemitteilung der Senatskanzlei vom 27.02.2024  
 Livestream-Video der Senatspressekonferenz am 27.02.2024  
 Vorlage des Senats an das Abgeordnetenhaus vom 29.02.2024  
 Untersuchungsbericht des Senats vom November 2023 (Anhang zur Vorlage)

Vergleichsgrundlage: Zielkonzept des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB).  
 Dieses und die erheblichen Nachteile der Gleichstrom-S-Bahn-Lösung waren dem Senat rechtzeitig vor dem Systementscheid bekannt.

Der Regionalverkehr wird hier entsprechend diesem Zielkonzept als Regio-S-Bahn bezeichnet.

**Rot: Besonders schwerwiegend**

Aussage	Bewertung
Bericht der Senatsverwaltung MVKU und Vorlage an das Abgeordnetenhaus	Datiert von 11/2023. Wurde 3 Monate geheim gehalten. BSBB hatte um Besprechung gebeten. Das hat die Senatorin abgelehnt.
Senat beschließt den Systementscheid als S-Bahn. Auf dieser Grundlage Fortsetzung der gezielten Planung	Einerseits: Endlich nach langem Warten die Entscheidung, einen Schritt zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Berliner Osten und Südosten einzuleiten Andererseits: Die S-Bahn ist – wie weiter unten ausgeführt – nicht geeignet, die Verkehrsprobleme umfassend zu lösen
Tabelle der geprüften Varianten S. 14 enthält für die S-Bahn 6 Zwischenstationen, für den Regionalverkehr nur 3 Stationen	Es gibt keinen Grund, warum der Regionalverkehr nur weniger Stationen bedienen soll. Willkürlich ungleiche Ausgangsdaten führen zu weniger Fahrgästen und zur schlechteren Erschließungswirkung des Regionalverkehrs.
Fahrplantechnische Untersuchung gibt für die S-Bahn 10-min-Takt vor (S. 15), für den Regionalverkehr nur 30-min-Takt (S. 16)	Unbegründete ungleiche Ausgangsdaten führen zu weniger Fahrgästen im Regionalverkehr. Der Regionalverkehr kann auf eigenen Gleisen ebenso im dichten Takt fahren wie die S-Bahn.
Punktetabelle S. 10 und 11 zur Bewertung aus Sicht Fahrgast, Betrieb usw. kommt auf 5,5 Punkte für die S-Bahn und nur auf 3 Punkte für den Regionalverkehr	<b>Legt man die gleichen Stationen für beide Varianten und die dichteren Takte der Regio-S-Bahn zugrunde, erreicht der Regionalverkehr 11 Punkte.</b>
Ein folgender Schritt ist u. a. der Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens	Das zugunsten der S-Bahn manipulierte Ergebnis kann leicht zu einem nicht förderfähigen Nutzen-Kosten-Verhältnis führen, das den Bau der NVT Ost verhindert.
TVO-Straße bringt keine schwerwiegenden Behinderungen oder Ausschlüsse für die NVT (S. 13)	Falsch. Die TVO soll laut Senatsplanung zum Teil auf der bisher freigehaltenen NVT-Trasse verlaufen. Dafür müssen die Ferngleise nach Westen verlegt werden. Das bringt folgende aufwändige teure Nachteile: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Abriss und Neubau der Straßenüberführung (von der Westseite auf die Ostseite) südlich von Biesdorf Süd, da die Senatsplanung der TVO nur ein Brückenbauwerk über zwei Gleise vorsieht</li> <li>- Verschwenkung der Gütergleise südlich von Biesdorf Süd in die Westlage und nördlich vom Kreuz Wuhlheide wieder zurück</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abriss und Neubau eines Bestandsgleises am künftigen Haltepunkt Karlshorst Nord</li> <li>- noch spätere Inbetriebnahme der NVT, weil erst die neuen Gütergleise aufgebaut und angeschlossen werden müssen und danach die alten Gleise an die NVT-Zwecke angepasst werden können.</li> </ul>
S-Bahn-Strecke mündet am Grünauer Kreuz in die Strecke nach Altglienicke. Regionalbahn-Strecke verläuft über Grünau zum BER. (S. 13)	Demnach gibt es bei der S-Bahn-Variante keine Verbindung von der NVT Ost nach Grünau, obwohl die Trassierungsstudie eine solche aufzeigt. Eine abbiegende Linie ist jedoch nicht vorgesehen. Deutlicher Nachteil gegenüber der Regionalverkehrs-Variante.
Entweder S-Bahn-Halt Dörpfeldstraße oder Glienicker Straße. Abwägung zwischen beiden. (S. 15 oben)	Nein. Glienicker Straße soll Adlershof Ost erschließen. Anstelle Dörpfeldstraße ist in Spindlersfeld die Verknüpfung mit der vorhandenen S-Bahn-Station herzustellen. Im Sinne der Netzbildung der Verkehrslinien wäre es widersinnig, wenn die NVT Ost ohne Halt in Spindlersfeld vorbeifährt. Hier entsteht dann auch die Verknüpfung zur Straßenbahn nach Köpenick und Adlershof und zum Bus.
Halt am Biesdorfer Kreuz führt zu gravierendem Fahrgastverlust durch längere Fahrzeit der S5. (S. 18)	Unglaublich. Eine Minute Fahrzeitverlängerung soll mehr Fahrgäste vertreiben als durch die Herstellung der Übereckverbindungen gewonnen werden? Das widerspricht dem proklamierten Ziel, die Radialen zu verknüpfen. Kurze Reisezeit Quelle – Ziel ist wichtiger als kurze Fahrzeit im Fahrzeug. Es ist widersinnig, wenn zwischen zwei sich kreuzenden Verkehrslinien kein Umsteigen möglich ist.
Pressemitteilung	
Zwischen Springpfuhl und Grünauer Kreuz	Verkürzte Darstellung. Die Nahverkehrstangente Ost reicht vom Karower Kreuz bis zur Verkehrsstation Grünau.
Wird dem gesamten Südosten attraktive neue Anbindungen bieten und mit neuen Bahnhöfen auch die Stadtteile Marzahn, Biesdorf, Adlershof und Köpenick sinnvoll miteinander verbinden	Ja, aber nur eingeschränkt (siehe weiter unten). Was bedeutet „auch“? Keine Aussage zum Nordosten und zum Umland!
Weitere S-Bahn-Anbindung an den BER	Ja, aber der Weg der Gleichstrom-S-Bahn zum BER ist durch den Umweg über Waßmannsdorf länger und zeitaufwändiger als für die Regio-S-Bahn auf der östlichen Zufahrt zum BER.
Rede der Senatorin auf der Senatspressekonferenz	
Nahverkehrstangente Süd	Begriffsverwirrung. Natürlich gibt es auch im Süden auf dem Außenring eine Nahverkehrstangente, etwa vom BER nach Potsdam. Gemeint ist wohl der südliche Teil der Nahverkehrstangente Ost (NVT Ost)
Ziel: Aufnahme in i2030	Gut, aber offen, ob das schon mit Brandenburg und der DB abgestimmt ist und ob die Planungskapazitäten ausreichen.
Beginnt an der S8 bei Französisch Buchholz, schließt in Wartenberg an die S75 an	Der S-Bahn-Lückenschluss auf diesem Abschnitt ist – auch wegen der umfangreichen Wohnbauvorhaben in Buchholz – eine gute Ergänzung der NVT Ost, kann diese aber nicht ersetzen.

Erschließung der Wohn-, Arbeits- und Freizeitorte von Friedrichsfelde bis Grünau	Formulierungen aus BSBB-, Pro-Bahn- und anderen Dokumenten aufgegriffen und der S-Bahn zugeschrieben. Diese Aufgabe kann die Regio-S-Bahn genauso erfüllen wie die Gleichstrom-S-Bahn.
Erreicht fernere Ziele wie Oranienburg, Eberswalde, Lübbenau, Zossen, Luckenwalde	Nein. Diese Ziele erreicht eine Gleichstrom-S-Bahn eben nicht. Das geht auch in ferner Zukunft nur auf den Regionalbahngleisen mit Wechselstrom-Oberleitung.
Südlich vom Grünauer Kreuz Anbindung des BER sowohl mit der S-Bahn als auch mit der Regionalbahn	Irreführung. S-Bahn nur mit Umweg. Regionalbahn soll nach Senatsplanung nicht auf der NVT Ost und nicht in Grünau halten.
Radiallinien der Regionalbahn, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn an Umsteigepunkten verknüpfen	Das wird mit den geplanten Stationen nur teilweise erreicht. Nicht am Biesdorfer Kreuz und nicht in Spindlersfeld.
Besseres Angebot für Pendler	Nur für die geplanten Umsteigeverbindungen zu den Radialen, nicht für die ferneren Ziele im Brandenburger Umland. Die Senatsplanung endet an der Stadtgrenze.
Städtebauliche Entwicklung in Karlshorst gewährleisten	Gut, aber mit Regio-S-Bahn ebenso möglich
Länge 12,5 km	Die NVT Ost ist etwa 22 km lang. Beplant wird offenbar nur der Abschnitt Springpfuhl – Grünau.
6 neue Bahnhöfe (namentlich aber nur 5 genannt), 4 Umsteigepunkte	Es fehlt der neue Umsteigepunkt Biesdorfer Kreuz zur S5 und zur Ostbahn. Es fehlt der neue Umsteigepunkt zur S47 und Straßenbahn in Spindlersfeld. Hier nicht erwähnt ist der Regionalbahnsteig Springpfuhl. Nicht erwähnt ist, dass von der neuen Station Karlshorst Nord (bisher als Biesenhorst bezeichnet) auch eine Bus-Feinerschließung der Wohngebiete in Biesdorf Süd, Kaulsdorf Süd und Mahlsdorf Süd notwendig ist und berücksichtigt werden muss.
Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) folgt nach dem Systementscheid	Unlogische Reihenfolge. Eine überschlägliche NKU mit den grob ermittelten Daten hätte Grundlage für den Systementscheid sein müssen. Es liegt nahe, dass der Senat die S-Bahn politisch wollte und das absehbar bessere NKU-Ergebnis der Regio-S-Bahn vermeiden wollte.
Fahrgastzahlen vorsichtig geschätzt: am meisten südlich von An der Wuhlheide 21.000 bei S-Bahn, 14.000 bei Regionalbahn	Vermutlich falsche Annahmen für die Regio-S-Bahn: Die Fahrgäste von den weiter entfernten Zielen im Umland nicht hinzugerechnet. Die Taktdichte der Regio-S-Bahn nicht zugrunde gelegt. Vielleicht wurden für die Regionalbahn auch weniger Zwischenstationen angesetzt, das bleibt offen.
S-Bahn ist betrieblich leichter abwickelbar	Fahrplan und Betrieb der S-Bahn sind unabhängig vom Güterverkehr und vom Personenfernverkehr. Aber wenn die Wechselstrom-NVT an geeigneten Stellen mit den Güter- und Ferngleisen verbunden ist, lässt sich insgesamt ein flexiblerer Eisenbahnbetrieb durchführen, mit reibungslosem Übergang von und zu den anschließenden Strecken.
Mit S-Bahn 10-min-Takt, mit Regionalbahn 30-min-Takt	Falsch. Eine Regionalbahn auf eigenen Gleisen kann bei Bedarf im dichten Takt (bis zu 2 min) fahren. Das BSBB-Zielkonzept sieht für den mittleren Abschnitt (Springpfuhl bis An der Wuhlheide) einen 15-min-Takt durch Überlagerung von zwei 30-min-Takten, z. B. Oranienburg – Lübbenau und Eberswalde – Luckenwalde, vor. Auf dem nördlichen Abschnitt (Karower Kreuz – Springpfuhl) kommen weitere 15-min-Takte nach Lichtenberg – Ostkreuz dazu, auf dem südlichen Abschnitt (An der Wuhlheide – Grünau) weitere Linien von der Stadtbahn nach BER und Cottbus.

S-Bahn „adressiert“ mehr als mit der Regionalbahn möglich	Falsch, wenn damit eine feinere Erschließung gemeint ist. Erstens fehlen bei der S-Bahn die Stationen Biesdorfer Kreuz und Spindlersfeld. Zweitens sind mit der S-Bahn die ferneren Ziele im Umland nicht erreichbar.
Erschließung des Bereiches an der Glienicker Straße	Nur eingeschränkt. Zwischen der geplanten Station Dörpfeldstraße in Adlershof Ost bis zur Glienicker Straße liegt ein längerer Fußweg. Deshalb sieht das BSBB-Konzept eine Station an der Glienicker Straße vor, die zugleich Umstieg zu Buslinien bietet.
Nächste Schritte: Fahrplanrobustheitsprüfung, Nachweis volkswirtschaftlicher Nutzen, dauert etwa 1 Jahr	In Ordnung
Antworten auf Fragen in der Senatspressekonferenz	
Handelt sich um zweigleisige Strecke	Ja! Unbedingt keine eingleisigen Abschnitte!
Planfeststellungsverfahren 3 bis 4 Jahre	Dieser lange Zeitraum ist leider wahrscheinlich realistisch.
Ausführungsplanung möglichst parallel zum Planfeststellungsverfahren beginnen	Gut.
Verlegung der Fernbahn bei der Straßenbaumaßnahme TVO beachten. Korridor für die Bahnbaumaßnahmen freihalten. Innerhalb der TVO wird darauf geachtet, dass die Nahverkehrstangente nicht tangiert wird	Widersprüchlich. Wenn die Nahverkehrstangente nicht „tangiert“ werden soll, warum muss dann die Fernbahn verlegt werden? Warum wird nicht die jahrzehntelang geplante Trasse für die NVT unmittelbar freigehalten, sondern nur ein Korridor? Die Verlegung der Ferngleise (= Güterverkehrsgleise) westwärts bringt aufwändige teure Nachteile (siehe oben).
S-Bahn fügt sich besser ein.	Falsch. Im Gegenteil: Nur mit der Regio-S-Bahn gäbe es Direktverbindungen von An der Wuhlheide, Spindlersfeld und Adlershof Ost zur Stadtbahn und über die S-Bahn-Endpunkte hinaus. Verschwiegen wird, dass die S-Bahn maximal 100 km/h, aber die Regio-S-Bahn 160 km/h fährt und spurtstärker ist. Verschwiegen wird, dass für die Gleichstrom-S-Bahn neue Stromversorgungsanlagen errichtet werden müssen, während für die Regio-S-Bahn nur die vorhandene Wechselstromversorgung etwas erweitert werden muss. Verschwiegen wird, dass als Regio-S-Bahn komfortablere Fahrzeuge, auch mit Toiletten, eingesetzt werden.
Kosten nach derzeitigem Arbeitsstand 1,4 Mrd € bei S-Bahn, 1,2 Mrd € bei Regionalbahn	Scheint realistisch. Die rund 20 % geringeren Kosten der Regionalbahn wurden aber bei der Entscheidungsfindung offenbar nicht berücksichtigt.
Diese S-Bahn ist pro Kilometer teurer als die 800 m U-Bahn nach Mexikoplatz. Grund: mehr Stationen und mehr Kreuzungspunkte mit Radialen und Verbindungskurven	Zweifelhaft, da Tunnel immer teurer sind als oberirdische Bahnanlagen. Vermutlich werden die Kosten für die U 3 unterschätzt.