



Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

Ein starkes Netzwerk aus Verbänden, Wirtschaft und Wissenschaft

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ist ein 2019 gegründeter Zusammenschluss von Fachleuten sowie zahlreichen Institutionen, Verbänden und unterstützenden Politikern. Das Bündnis hat ein Zielkonzept als Masterplan für den Ausbau des Schienenverkehrs in der Region Berlin-Brandenburg erstellt. Weitere Informationen: www.buendnis-schiene-bb.de.

Neue Mitglieder seit 2023: Landkreise Prignitz und Ostprignitz-Ruppin; Pro-S-Bahn Stahnsdorf e.V.

BERLIN



**Der Regierende Bürgermeister
Senatskanzlei**

Kontakt

Pressestelle der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

📞 Tel.: (030) 9025-1090

✉ E-Mail

Senat beschließt neue S-Bahnverbindung zwischen Springpfuhl und Grünauer Kreuz

Pressemitteilung vom 27.02.2024

Aus der Sitzung des Senats am 27. Februar 2024:

In seiner Sitzung am 27. Februar 2024 hat der Senat auf Vorlage der Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Manja Schreiner, beschlossen, zwischen dem S-Bahnhof Springpfuhl und dem Grünauer Kreuz eine neue S-Bahnverbindung zu schaffen.

Manja Schreiner, Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt: „Diese Entscheidung bringt uns in den Planungen des östlichen Berliner Schienenaußenrings endlich ein erhebliches Stück voran. Die neue S-Bahn-Verbindung wird dem gesamten Südosten attraktive neue Anbindungen bieten und mit neuen Bahnhöfen auch die Stadtteile Marzahn, Biesdorf, Adlershof und Köpenick sinnvoll miteinander verbinden. Damit schaffen wir für den Norden und Osten Berlins langfristig sogar eine weitere S-Bahn-Anbindung zum BER.“

Der Senat ist sich einig darüber, dass die Verlängerung der S-Bahn eine effektivere Wirkung für die Fahrgäste erzielt als eine Regionalverkehrsverbindung. Die S-Bahn ist mit ihrer engen Taktdichte und der Anzahl der Haltestellen am besten geeignet, die verkehrlichen Anforderungen der Nahverkehrstangente auf dem östlichen Berliner Eisenbahnaußenring zwischen dem S-Bahnhof Springpfuhl und dem Grünauer Kreuz zu erfüllen. Der Systementscheid, also die Entscheidung für die S-Bahn als geeignetes Verkehrssystem, ist das Ergebnis fachlicher Bewertungen verschiedener Kriterien gemäß einer für Berlin einheitlichen Methodik sowie umfangreicher Grundlagenuntersuchungen.

Der Senat hat sich daher entschieden, den Fokus der weiteren Planungen auf die S-Bahn zu legen und die Grundlagenermittlung entsprechend fortzuführen. Dazu gehört unter anderem auch eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. Nach Abschluss weiterer Untersuchungen kann über eine Aufnahme von Gesprächen mit dem Bund im Sinne des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und über die Fortführung der Planung entschieden werden.

Abgeordnetenhaus **BERLIN**

Der stellvertretende Vorsitzende
des Ausschusses für Mobilität und Verkehr

Abgeordnetenhaus von Berlin - 10111 Berlin-Mitte

BSBB Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

Per E-Mail: post@buendnis-schiene-bb.de

Geschäftszeichen	Bearbeiter(in)	Zimmer	Telefon (030) 2325 -	Telefax (030) 2325 -	Datum
III B	Herr Hellriegel	262	1360	1368	11.03.2024

Einladung zur 34. Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehr am 20. März 2024

AUSZUG

der Ausschuss für Mobilität und Verkehr des Abgeordnetenhauses von Berlin beabsichtigt,
sich in seiner 34. Sitzung

am Mittwoch, dem 20. März 2024, ab 14.00 Uhr
im Abgeordnetenhaus von Berlin, Raum 311,
Niederkirchnerstraße 5, 10117 Berlin,

im Rahmen einer Anhörung unter Punkt 4 der Tagesordnung mit folgender Thematik zu be-
fassen:

-
- d) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0155](#)
Mobil
TVO auf Straße, Schiene und Radweg – Wo stehen wir?
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)
- f) Vorlage – zur Kenntnisnahme – [0255](#)
Mobil
Systementscheid zur Nahverkehrstangente Süd
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)
-

Niederkirchnerstraße 5, 10117 Berlin-Mitte
(ehemaliger Preußischer Landtag)

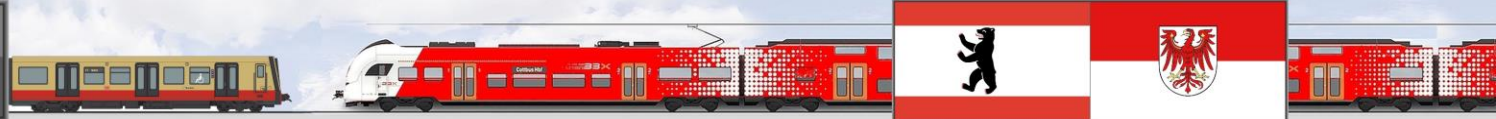
U-Bahnhof Potsdamer Platz Kochstraße	S-Bahnhof Anhalter Bhf. Potsdamer Platz	DB-Bahnhof Potsdamer Platz	Bus M 29, M 41, M 48, M 85, 200	Interne Telefonnummer: 99407 - Internet: http://www.parlament-berlin.de E-Mail: mobil@parlament-berlin.de Für Dokumente mit elektronischer Signatur verwenden Sie bitte: Verwaltung@parlament-berlin.de
--	---	-------------------------------	---------------------------------------	---

BSBB, 20. März 2024

Anmerkungen zur Verkehrlichen Bedeutung der Nahverkehrstangente (NVT)

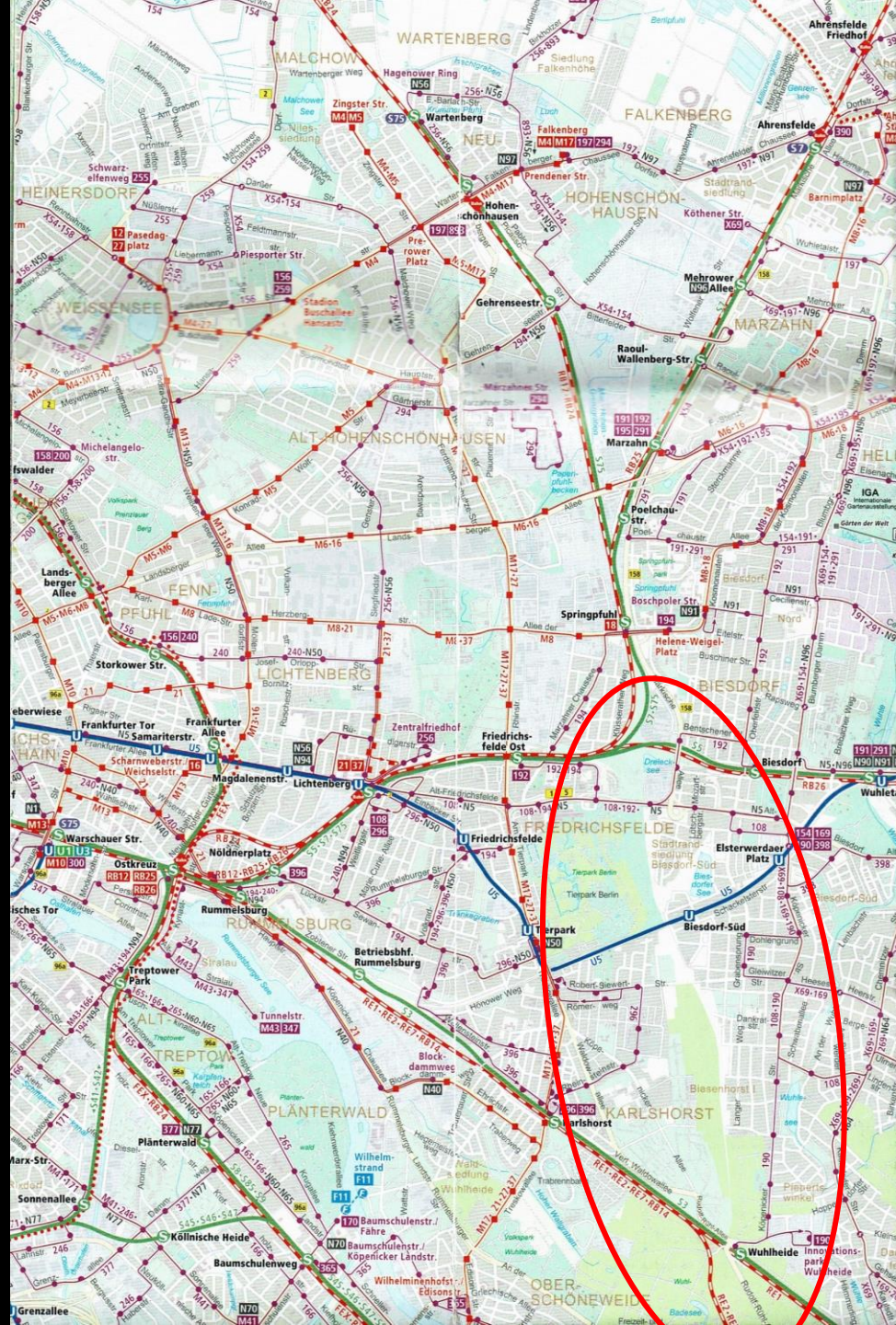
– Die NVT ist ein zusätzliches Gleispaar am östlichen Berliner Außenring

- Sie stellt ein Rückgrat für die östlichen Bezirke Pankow, Marzahn-Hellersdorf, Lichtenberg und Treptow-Köpenick dar.
- Sie bietet schnelle Verbindungen mit dem Umland.
- Jahrzehntlang wurde die Trasse freigehalten – z.T. sogar Vorleistungen erbracht –, aber die Planung kam nicht voran.
- Auf dem östlichen Berliner Außenring (BAR) sind nach wie vor zwei zusätzliche Gleise für die NVT – östlich der Ferngleise – freizuhalten.



Verkehrliche Bedeutung der NVT

- Rückgrat für die östlichen Bezirke, darunter Großwohngebiete wie Marzahn und Hohenschönhausen, auch im Hinblick auf Neubaugebiete (Buchholz, Blankenburg Süd, Karlshorst/Köpenick, Oberschöneweide).
- Anbindung von Gewerbe-, Freizeit-, Kultur- und Ausbildungsstätten (z.B. Adlershof, Oberschöneweide, Wuhlheide, BER)
- Hervorragende Netzverknüpfungen, vergleichbar mit Abschnitten des Berliner Innenrings (Ringbahn).
- Schnelle Verbindungen in Richtungen Oranienburg, Eberswalde, Lübbenau, Wünsdorf, Ludwigsfelde, Potsdam.



Auszug aus dem BVG-Atlas.
Markiert ist die "SPNV-Lücke" auf dem östlichen Berliner Außenring.



Östlicher Berliner Außenring ("BAR"), Blick auf die Spreebrücke, Richtung Süden. Östlich des vorhandenen Gleispaars ragen Strompfeiler und Widerlager für ein weiteres geplantes Gleispaar auf – für die seit den 1990er Jahren so genannte Nahverkehrstangente ("NVT"). Östlich daneben (auf dem Foto links) liegt die Wilhelm-Spindler-Straßenbrücke, bei deren Bau (2000 bis 2002) – und wie im FNP und im StEP Verkehr vorgegeben – die NVT-Trasse freigehalten wurde. Auch für einen Baukorridor wurde Platz gelassen. (Foto März 2024: BSBB)



Eisenbahnüberführung des östlichen Berliner Außenrings über die Straße An der Wuhlheide, Blick auf das nördliche Widerlager. (Rechts hinter dem Fotografen kommt die Spindlersfelder Straße von der Wilhelm-Spindler-Brücke herab.) Deutlich zu erkennen ist das vorbereitete Widerlager für ein zweites Gleispaar, rechts daneben soll die TVO, die hier die Freihaltung Nahverkehrstangente berücksichtigt, in der Plus-1-Lage errichtet werden. (Foto März 2024: BSBB)

Übergeordnetes Straßennetz verkehrliche Prioritäten 2030

Übergeordnetes Straßennetz, Planung 2015

Bestand	Planung	
		Stufe I (großräumige Straßenverbindung)
		Stufe II (übergeordnete Straßenverbindung)
		Stufe III (örtliche Straßenverbindung)
		Ergänzungsstraßen (weitere Straßen von besonderer Bedeutung)

Übergeordnetes Straßennetz, verkehrliche Prioritäten 2030

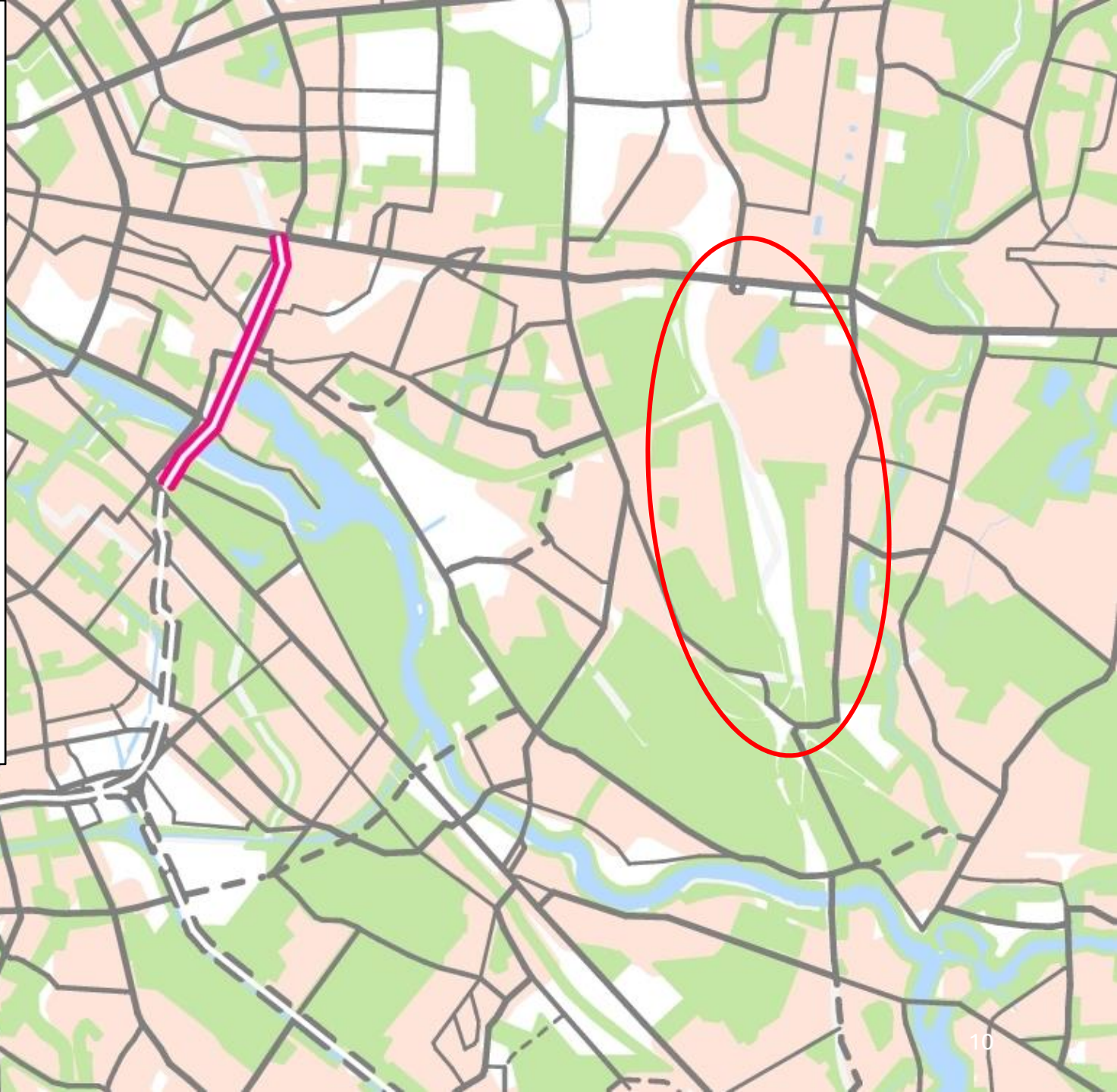
	langfristige Planung
	Trassenfreihaltung

1) Ersatz für alte Heidestraße

Stand: Juni 2003

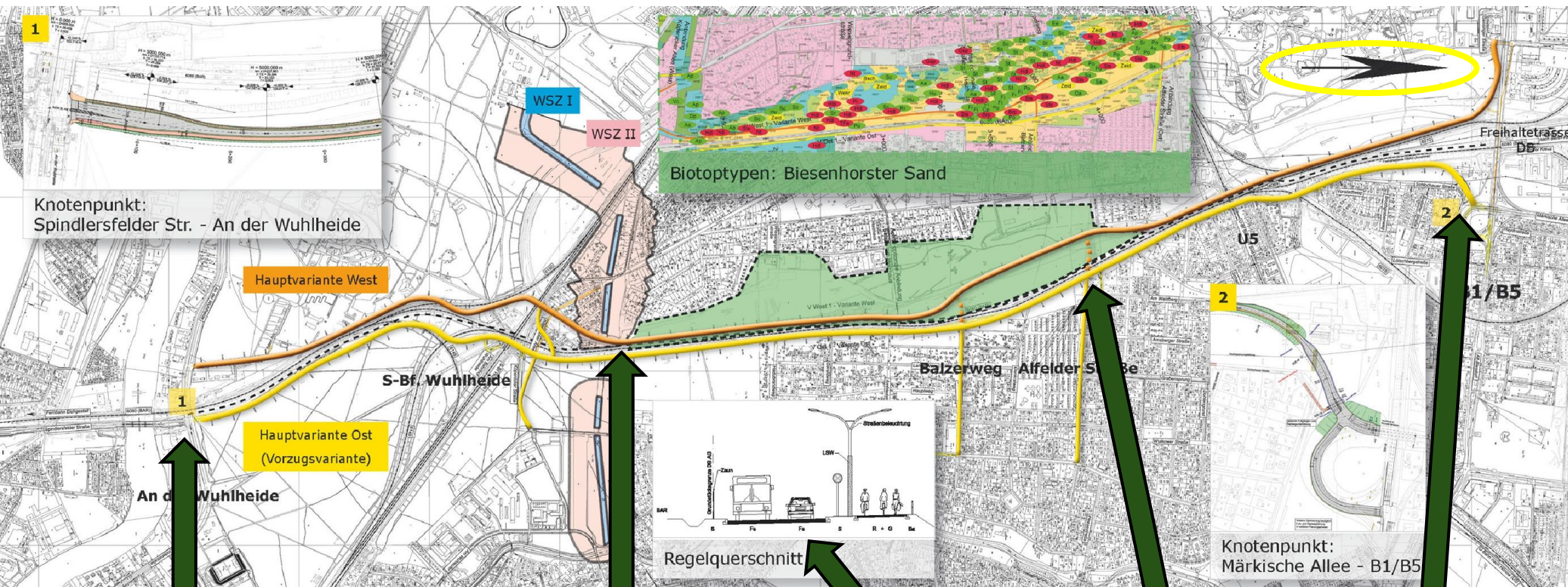
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Abteilung VII

gez.: VII A 311 (van gen Hassend, Tel.: 9025-1560) / VII A 331 (Heri Heinemann, Tel.: 9025-1634)
Datei: N:\Planwerk StEP Verkehr\Straßen\Hauptverkehrsstraßennetz-Planung\Planung 2030\Straßennetz-Planung2030-11-02-2003-V2.yka



"TVO 2010" – eine zweispurige Stadtstraße

Plan SenUVK, 2010



①
Niveaugleicher
Knoten
"An Der Wuhlheide"

②
10m-Streifen für
NVT durchgehend
freigehalten

③
Regel-
querschnitt

④
Einmündungen/
Kreuzungen
zulässig

⑤
Niveaugleicher
Knoten
"B1/B5"

Tangentialverbindung Ost macht Neubau der Gütergleise nötig

Damit neben der Tangentialverbindung Ost Platz für die Nahverkehrstangente bleibt, muss eine neue Fernbahnstrecke gebaut werden.

Aktualisiert: 10.09.2020, 06:00 Christian Latz



Foto: BM

Auf Anfrage bestätigt das Haus von Verkehrssenatorin Regine Günther (Grüne) die Pläne. „Der Verkehr der Nahverkehrstangente wird auf den jetzigen Berliner Außenring verlegt“, teilte die Behörde mit. „Für die Fernbahn werden dann neue Gleise verlegt.“ Auch Alexander Kaczmarek, Bevollmächtigter der Deutschen Bahn (DB) für das Land Berlin, bestätigt die Pläne. „Da muss offensichtlich ein Stück der Bestandstrasse wegrutschen.“ Aus Sicht des Bahners ist das jedoch kein Problem, denn Platz für insgesamt vier Gleise würde der Trassenkorridor bieten. „Entscheidend ist für uns, dass wir den Berliner Außenring auch während der Bauzeit jederzeit zur Umfahrung der Innenstadt nutzen können“, sagte Kaczmarek. Bevor die Deutsche Bahn Platz für den Nahverkehr macht, müssen also zunächst die parallel verlaufenden Gütergleise gebaut werden.



Vorhandene Fernbahn
Vorhandene Straße
Geplante Nahverkehrstangente (NVT)
Geplante Stadtschnellstraße TVO
Bereich von Planungs-"Kollision"

Bahn-Netz Berlin
Ausbau östlicher Berliner Außenring, zusätzliches Gleispaar für S-Bahn bzw. Regionalbahn ("Nahverkehrstangente")
Planungskonflikt mit geplanter Schnellstraße "TVO"

Plan-Grundlage: OpenStreetMap
 Eintragungen: BSBB

Biesenhorster Sand
(Naturschutzgebiet)

Östlicher Berliner Außenring
Geplante "Nahverkehrstangente" (zusätzliches S-Bahn- bzw. Regionalbahn-Gleispaar)
und
Geplante Stadtschnellstraße "Tangentiale Verbindung Ost"
Trassenschnitt von Süd nach Nord

Waldgebiet
Wuhlheide



Heutiger Zustand

Fernbahn
(vorhanden)



Frühere Planung

Fernbahn
(vorhanden)

S-/Regionalbahn
(geplant)

Straße
(geplant)

Gemäß bisheriger Straßenplanung wäre für den Bau der S- bzw. Regionalbahn die Trasse freigehalten – die Fernbahn müsste nicht "angefasst" werden.

Biesenhorster Sand
(Naturschutzgebiet)

Waldgebiet
Wuhlheide



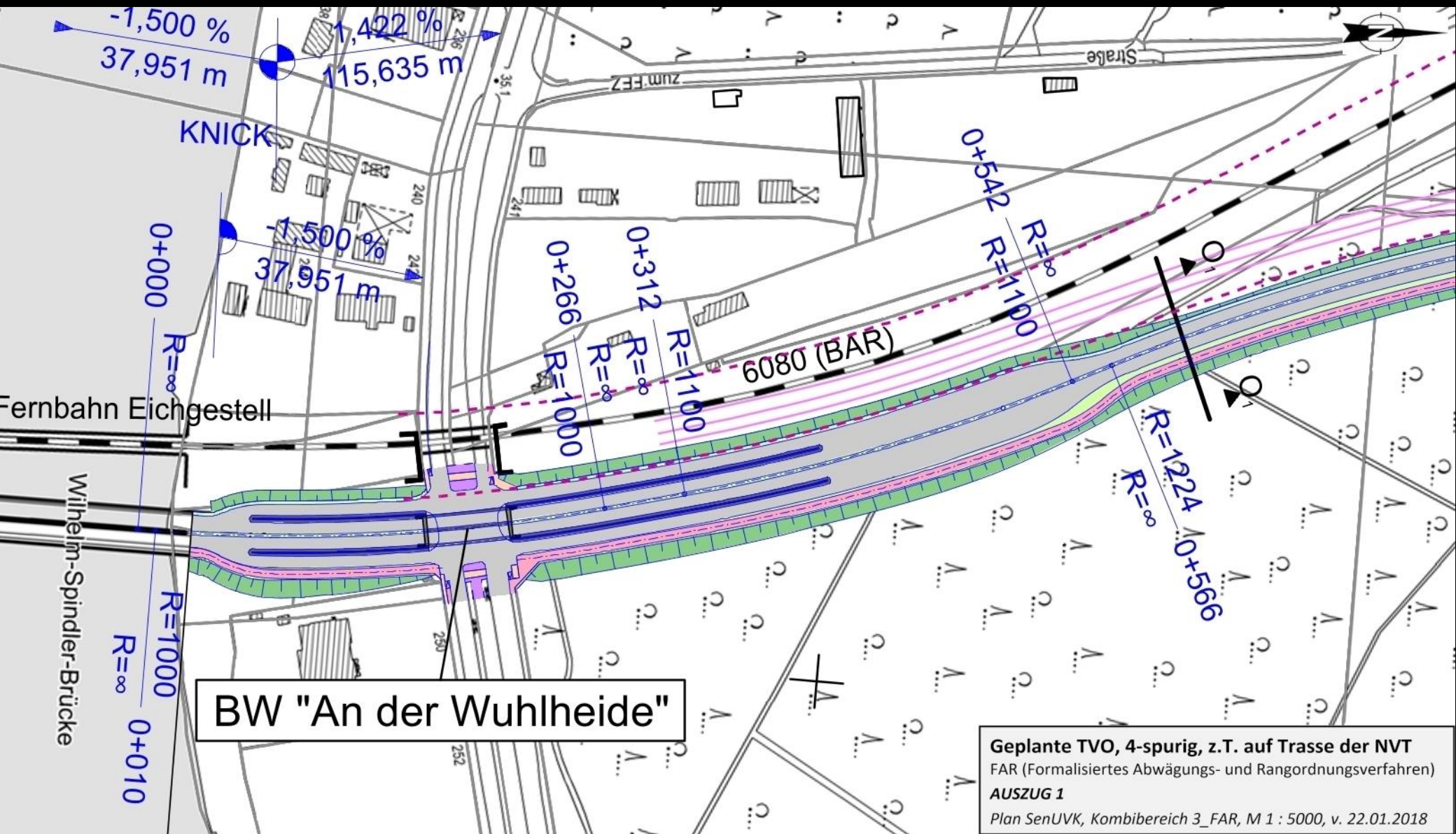
Neue Planung

Fernbahn
(vorhanden)

Straße
(geplant)

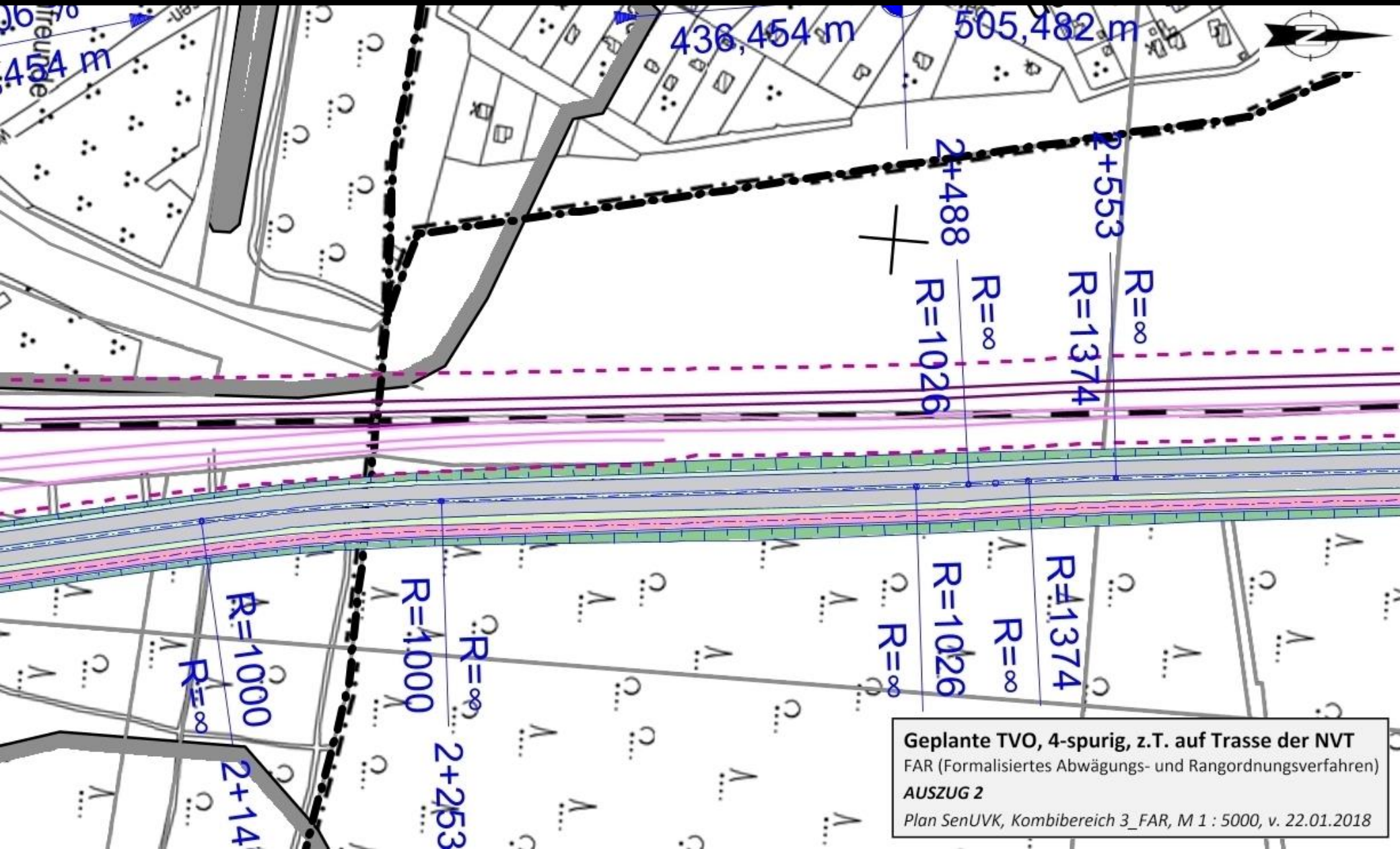
Straße
(geplant)

Gemäß neuer Straßenplanung müsste beim späteren Bau der S- bzw. Regionalbahn die Fernbahn nach Westen verschoben werden.

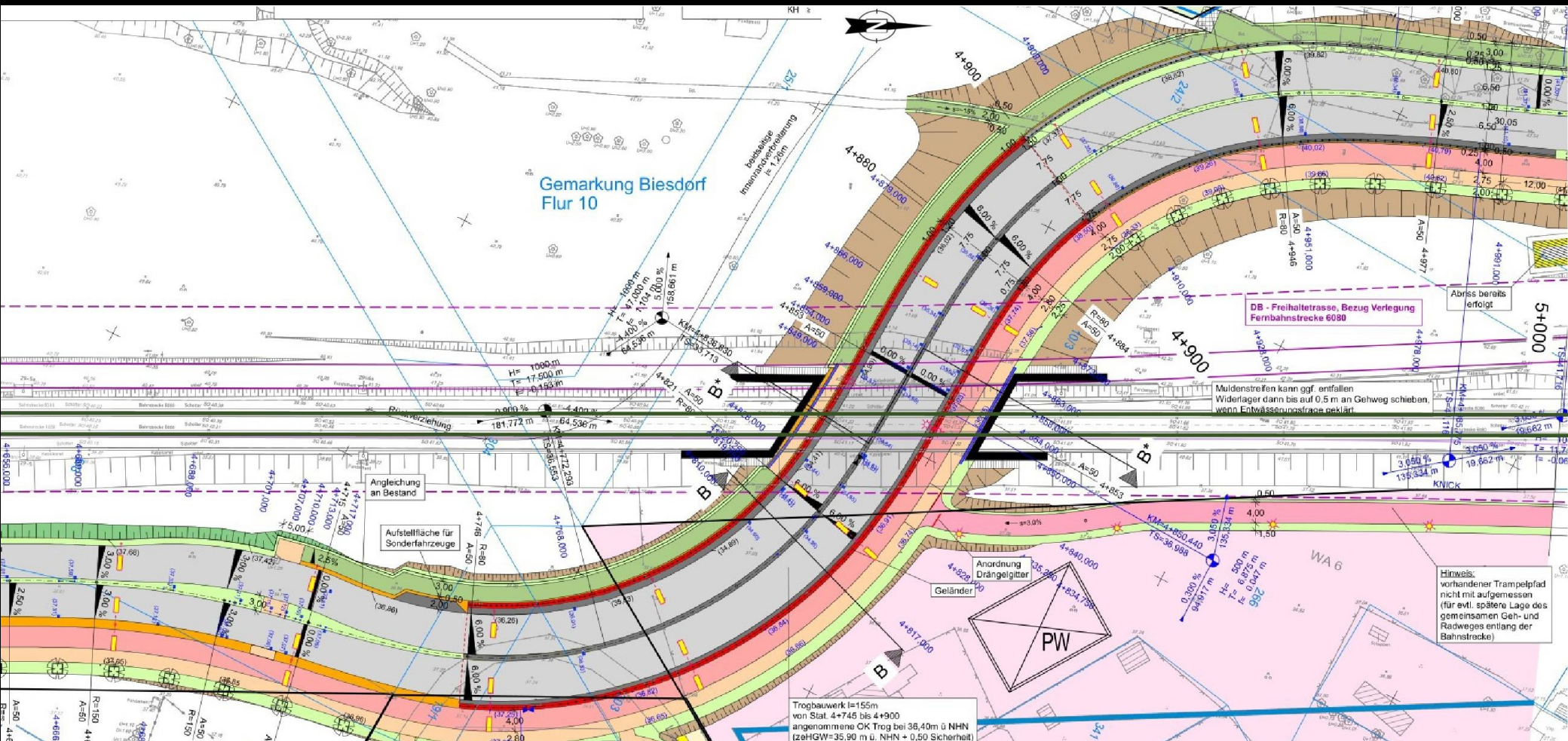


BW "An der Wuhlheide"

Geplante TVO, 4-spurig, z.T. auf Trasse der NVT
 FAR (Formalisiertes Abwägungs- und Rangordnungsverfahren)
AUSZUG 1
 Plan SenUVK, Kombibereich 3_FAR, M 1 : 5000, v. 22.01.2018



Geplante TVO, 4-spurig, z.T. auf Trasse der NVT
 FAR (Formalisiertes Abwägungs- und Rangordnungsverfahren)
AUSZUG 2
 Plan SenUVK, Kombibereich 3_FAR, M 1 : 5000, v. 22.01.2018



Plan der Überführung der TVO über den zweigleisigen östlichen Außenring. Die TVO wechselt hier von der Ostseite des Berliner Außenrings (BAR) auf die Westseite. Für den BAR wird lediglich eine zweigleisige Unterführung gebaut. Bei dem späteren Bau der NVT (ob auf der Ost- oder auf der Westseite) ergeben sich erschwerte (= verteuernde und zeitverlängernde) Bedingungen.

(Plan: SenUMVK)

276 Millionen Euro für sechs Kilometer

26.07.2021, 11:56 Uhr

Berliner Schnellstraße wird fast doppelt so teuer wie geplant

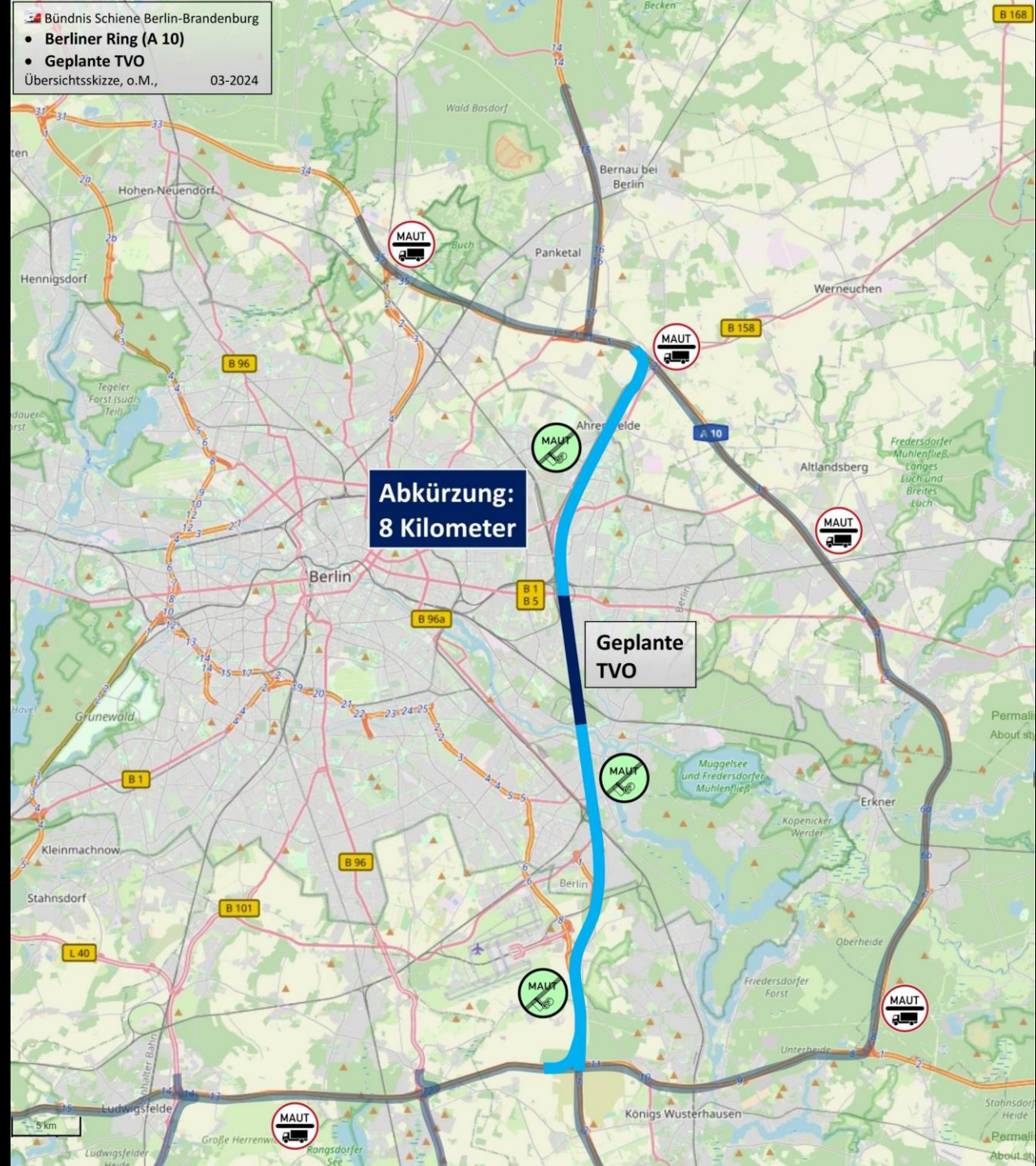
Das mittlere Stück der Tangentialverbindung Ost soll zwischen Hellersdorf und Köpenick verlaufen. Seit Jahren wird darum gestritten – nun wird es noch teurer. VON JÖRN HASSELMANN



Die Kosten der geplanten Tangentialverbindung Ost (TVO) zwischen Hellersdorf und Köpenick sollen sich fast verdoppeln. Dies berichtete die „Berliner Morgenpost“. Demnach werden für der Bau der Schnellstraße nun 276 Millionen Euro einkalkuliert. Seit drei Jahren war die Summe 155 Millionen Euro genannt worden, zu Beginn der Planungen 80 Millionen.

Die TVO soll die östlichen und südöstlichen Bezirke mit dem Berliner Ring im Norden und der A113 im Süden verbinden und Stadtstraßen vom Durchgangsverkehr entlasten. Die Planung stammt im Prinzip von 1969 aus dem „Generalverkehrsplan der Hauptstadt der DDR“, gebaut wurde damals nur die Märkische Allee im Norden.

• Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg
• Berliner Ring (A 10)
• Geplante TVO
Übersichtsskizze, o.M., 03-2024



Abkürzung:
8 Kilometer

Geplante
TVO



Vielen Dank!

(Es folgen Folien zum Punkt 4 f): Systementscheid zur Nahverkehrstangente Süd (NVT))



TOP 4 f): Systementscheid zur Nahverkehrstangente Süd (NVT)

(NVT ist ein zusätzliches Gleispaar am östlichen Berliner Außenring)

- Der Entscheid war seit 25 Jahren überfällig – nun hat sich der Senat für eine Gleichstrom-S-Bahn auf der Nahverkehrstangente Ost entschieden.
- Die jetzige Entscheidung wurde dem Abgeordnetenhaus von Berlin mit einer 28-seitigen Senatsvorlage – zur Kenntnisnahme – über den "Systementscheid zur Nahverkehrstangente Süd", Drucksache 19/1507, am 29.02.2024 vorgelegt.
- Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg bewertet die Entscheidungsuntersuchung kritisch – eine Gegenüberstellung der wesentlichen Argumente ist, weiter unten, textlich und tabellarisch aufgeführt.

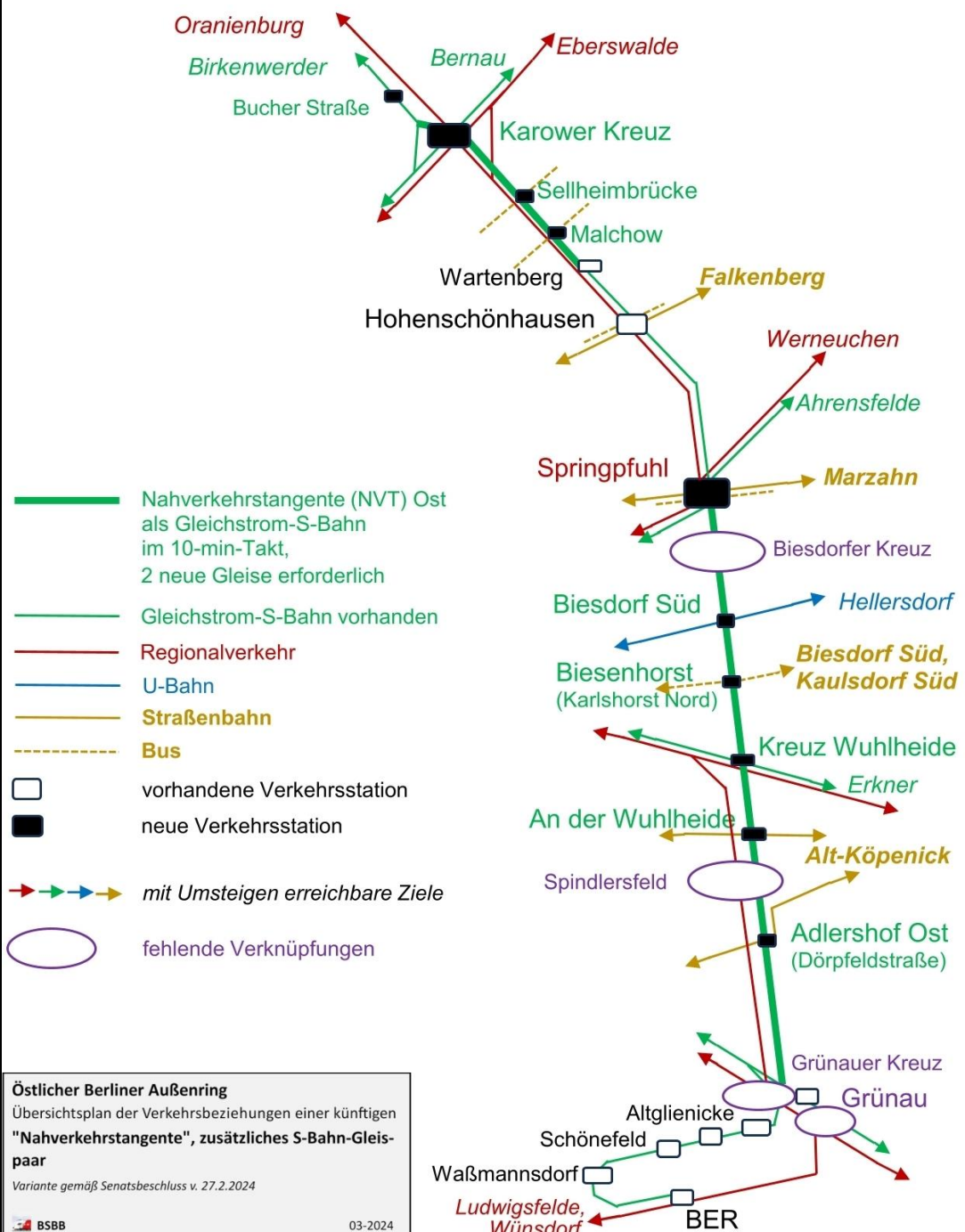


Bahn-Netz Berlin
 Übersichtsplan der Verkehrsbeziehungen einer künftigen
"Nahverkehrstangente"
 (zusätzliches S-Bahn- bzw. Regionalbahn-Gleispaar)
 auf dem östlichen Berliner Außenring
 Variante Regio-S-Bahn (15-kV-Oberleitung)

BSBB 11-2023

Nahverkehrstangente Ost

als Gleichstrom-S-Bahn, mit Verknüpfungen



- Nahverkehrstangente (NVT) Ost als Gleichstrom-S-Bahn im 10-min-Takt, 2 neue Gleise erforderlich
- Gleichstrom-S-Bahn vorhanden
- Regionalverkehr
- U-Bahn
- Straßenbahn
- - - Bus
- vorhandene Verkehrsstation
- neue Verkehrsstation
- → → → mit Umsteigen erreichbare Ziele
- fehlende Verknüpfungen

Östlicher Berliner Außenring
 Übersichtsplan der Verkehrsbeziehungen einer künftigen "Nahverkehrstangente", zusätzliches S-Bahn-Gleispaar
 Variante gemäß Senatsbeschluss v. 27.2.2024
 BSBB 03-2024



Senatsbeschluss über eine
 "Neue S-Bahnverbindung zwischen Springpfuhl und Grünauer Kreuz"
Bewertung der Senatsvorlage

Aussage	Bewertung
Senat beschließt den Systementscheid als S-Bahn. Auf dieser Grundlage Fortsetzung der Planung	Endlich die Entscheidung, einen Schritt zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Berliner Osten, Süd- und Nordosten einzuleiten.
Tabelle der geprüften Varianten enthält für die S-Bahn 6 Zwischenstationen, für den Regionalverkehr nur 3 Stationen	Es gibt keinen Grund, warum der Regionalverkehr weniger Stationen bedienen soll. Willkürlich ungleiche Ausgangsdaten führen zu unbrauchbarer Bewertung.
Fahrplantechnische Untersuchung gibt für die S-Bahn 10-min-Takt vor, für den Regionalverkehr nur 30-min-Takt	Unbegründete ungleiche Ausgangsdaten führen zu unterschiedlichen Fahrgastprognosen und damit zu unbrauchbarer Bewertung.
Punktetabelle zur Bewertung kommt auf 5,5 Punkte für die S-Bahn und nur auf 3 Punkte für den Regionalverkehr	Legt man die gleichen Stationen für beide Varianten und die dichteren Takte der Regio-S-Bahn zugrunde, erreicht der Regionalverkehr 11 Punkte.
6 neue Bahnhöfe (namentlich aber nur 5 genannt), 4 Umsteigepunkte	Es fehlen der neue Umsteigepunkt Biesdorfer Kreuz zur S 5 und zur Ostbahn und der neue Umsteigepunkt zur S 47 und Straßenbahn in Spindlersfeld.
S-Bahn erschließt Wohn-, Arbeits- und Freizeitorte von Friedrichsfelde bis Grünau	Diese Aufgabe kann der Regionalverkehr genauso erfüllen wie die Gleichstrom-S-Bahn.
Erreicht fernere Ziele wie Oranienburg, Eberswalde, Lübbenau, Zossen, Luckenwalde	Nein. Diese Ziele erreicht eine Gleichstrom-S-Bahn (bis auf Oranienburg) eben nicht. Das geht auch in ferner Zukunft nur auf den Regionalbahngleisen mit Wechselstrom-Oberleitung.
Fahrgastzahlen vorsichtig geschätzt: 21.000 bei S-Bahn, 14.000 bei Regionalbahn.	Fehlerhafte Annahmen für Regionalverkehr: Fahrgäste von weiter entfernten Zielen nicht hinzuge-rechnet, Taktdichte nicht zugrunde gelegt, weniger Zwischenstationen angesetzt.
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.
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 gewährleistet	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 mittlere und südliche Abschnitt von Springpfuhl bis Grünau.
S-Bahn fügt sich besser ein.	Falsch. Im Gegenteil: Nur mit dem Regionalverkehr gäbe es Direktverbindungen von der Wuhlheide, Spindlersfeld und Adlershof Ost zur Stadtbahn und über die S-Bahn-Endpunkte hinaus.

S-Bahn fügt sich besser ein.	Verschwiegen wird, dass für die Gleichstrom-S-Bahn neue Stromversorgungsanlagen errichtet werden müssen, während für den Regionalverkehr nur die vorhandene Wechselstromversorgung etwas erweitert werden muss. Verschwiegen wird, dass als Regionalverkehr komfortablere Fahrzeuge, auch mit Toiletten, eingesetzt werden.
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 S-Bahn 10-min-Takt, mit Regionalbahn 30-min-Takt.	Falsch. Eine Regionalbahn auf eigenen Gleisen kann bei Bedarf im dichten Takt (bis zu 3 min) fahren. Das BSBB-Zielkonzept sieht für den mittleren Abschnitt der NVT einen 15-min-Takt vor, auf dem nördlichen Abschnitt 5 Züge pro Stunde und auf dem südlichen Abschnitt der NVT 6 Züge pro Stunde.
S-Bahn adressiert mehr als mit der Regionalbahn möglich.	Falsch. 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.
Es handelt sich um eine zweigleisige Strecke.	Ja! Unbedingt keine eingleisigen Abschnitte!
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 freigehalten? Die Verlegung der Ferngleise westwärts bringt aufwändige teure Nachteile.
Ziel: Aufnahme in i2030	Gut. Aber offen, ob das schon mit Brandenburg und der DB abgestimmt ist.
Nächste Schritte: Fahrplanrobustheitsprüfung, Nachweis volkswirtschaftlicher Nutzen, dauert etwa 1 Jahr.	In Ordnung
Planfeststellungsverfahren 3 bis 4 Jahre	Dieser lange Zeitraum ist leider wahrscheinlich realistisch.
Ausführungsplanung möglichst parallel zum Planfeststellungsverfahren beginnen.	Gut.
Kosten nach derzeitigem Arbeitsstand 1,4 Mrd € bei S-Bahn, 1,2 Mrd € bei Regionalbahn.	Scheint realistisch. Die rd. 20 % geringeren Kosten der Regionalbahn wurden aber bei der Entscheidungsfindung offenbar nicht berücksichtigt.

Weitere Informationen: <https://buendnis-schiene-bb.de/blog/>

Auszug aus "Systementscheid zur Nahverkehrstangente Süd", Drucksache 19/1507.

Bewertung			S-Bahn	Regionalverkehr
Fahrgast	Fahrzeit	Springpfuhl – Grünauer Kreuz	1	2
	Attraktivität	Umsteigen	2	1
		Fahrtenfolge	2	1
	Barrierefreiheit		0	0
Betrieb	Wirtschaftlichkeit	Zugkm-Änderungen; Notwendigkeit neuer betrieblicher Infrastruktur, z.B. Abstellanlagen, Umläufe	-2	-1
	Störungsfreiheit	Betriebliche Abhängigkeiten	1	0
	Flexibilität	Nachfrageseitige Angebotsgestaltung	1	1
Kommune	Investitionen		-2	-2
	Effektivität	Wirkung auf induzierte ÖV-Verkehre	1	1
		Flächenbedarf	-2	-1
	Stadtentwicklung	Kleinräumige Wirtschafts- und Sozialstruktur	1	0
		Städtebauliche und verkehrliche Entwicklungspotentiale	1	0
Allgemeinheit	Verkehrssicherheit		1	1
	Umweltaspekte	Schadstoffausstoß MIV	1	1
	Urbanität		2	0
Gesamt (alle Oberkriterien gleichgewichtet)	Fahrgast		7 5	3
	Betrieb		0	0
	Kommune		-1, 50	-2
	Allgemeinheit		4	2
Summe			5,5 8	3

Auszug aus "Systementscheid zur Nahverkehrstangente Süd", Drucksache 19/1507.
 Mit Ergänzung vom BSBB (20.03.2024)

Bewertung			S-Bahn	Regionalverkehr	Regio-S-Bahn (gemäß BSBB)
Fahrgast	Fahrzeit	Springpfuhl – Grünauer Kreuz	1	2	2
	Attraktivität	Umsteigen	2	1	2
		Fahrtenfolge	2	1	2
	Barrierefreiheit		0	0	0
Betrieb	Wirtschaftlichkeit	Zugkm-Änderungen; Notwendigkeit neuer betrieblicher Infrastruktur, z.B. Abstellanlagen, Umläufe	-2	-1	-1
	Störungsfreiheit	Betriebliche Abhängigkeiten	1	0	0
	Flexibilität	Nachfrageseitige Angebotsgestaltung	1	1	2
Kommune	Investitionen		-2	-2	-2
	Effektivität	Wirkung auf induzierte ÖV-Verkehre	1	1	1
		Flächenbedarf	-2	-1	-1
	Stadtentwicklung	Kleinräumige Wirtschafts- und Sozialstruktur	1	0	1
Städtebauliche und verkehrliche Entwicklungspotentiale		1	0	1	
Allgemeinheit	Verkehrssicherheit		1	1	1
	Umweltaspekte	Schadstoffausstoß MIV	1	1	1
	Urbanität		2	0	2
Gesamt (alle Oberkriterien gleichgewichtet)	Fahrgast		3,5	3	6
	Betrieb		0	0	1
	Kommune		-1, 50	1,2	0
	Allgemeinheit		4	2	4
Summe			5,5	3	11



Vielen Dank!