



Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB)

# Nahverkehrstangente wird Gleichstrom-S-Bahn

## Senatsabwägung jedoch lückenhaft TVO-Straße behindert weiterhin NVT-Schiene

Der um das westliche Berlin verlaufende Eisenbahnring, als **Berliner Außenring (BAR)** bezeichnet, wurde bereits Anfang des letzten Jahrhunderts geplant, in Teilen als sog. Güteraußenring gebaut und von der DDR bis 1961 fertig gestellt. Der BAR verläuft im östlichen Berlin – anders als der Name „Außenring“ suggeriert – mitten durch die Berliner Bezirke Pankow, Marzahn-Hellersdorf, Lichtenberg und Treptow-Köpenick. In den 1960er Jahren wurde eine komplette Entwurfsplanung für ein weiteres Gleispaar (Gleichstrom-S-Bahn zwischen Karower

**Abb. 1: Östlicher Berliner Außenring („BAR“), Blick auf die Spreebrücke, Richtung Norden. Östlich des vorhandenen Gleispaars ragen Strompfeiler und Widerlager für ein weiteres, 1962 bis 1965 geplantes Gleispaar auf, die seit den 1990er Jahren so genannte Nahverkehrstangente („NVT“). Östlich daneben (auf dem Foto rechts) liegt die Wilhelm-Spindler-Straßenbrücke, bei deren Bau (2000 bis 2002) – und wie im FNP und StEP Verkehr vorgegeben – die NVT-Trasse freigehalten wurde. Auch für einen Baukorridor wurde Platz gelassen.**

Foto März 2024: BSBB

Kreuz und Grünauer Kreuz) erarbeitet, und bislang dafür die Trasse vollständig freigehalten. Bereits errichtete Brückenpfeiler in der Spree (siehe Abb. 1) und breite Widerlager am Straßenzug ‚An der Wulheide‘ (Abb. 2)

kommen dem Bau der Nahverkehrstangente entgegen. Das zusätzliche Gleispaar wird seit den 1990er Jahren **Nahverkehrstangente (NVT)** genannt. Der Bedarf für einen dichteren Nahverkehr (S-Bahn- oder Regionalverkehr) wurde in den 1990er Jahren mit einem prognostizierten Fahrgastaufkommen von 35 000 Personen/täglich nachgewiesen. Diese SPNV-Relation dient unter anderem den attraktiven und schnellen



**Abb. 2: Eisenbahnüberführung des östlichen Berliner Außenrings über die Straße An der Wulheide, Blick auf das nördliche Widerlager. (Im Rücken des Fotografen kommt die Spindlersfelder Straße von der Wilhelm-Spindler-Brücke herab.) In der rechten Hälfte ist das Widerlager für ein zweites Gleispaar deutlich zu erkennen, rechts daneben, bei den hohen dunkelgrünen Bäumen, soll die ca. 30 m (+ Böschungen) breite TVO, die hier die Freihaltung Nahverkehrstangente berücksichtigt, in der Plus-1-Lage errichtet werden.**

Foto März 2024: BSBB

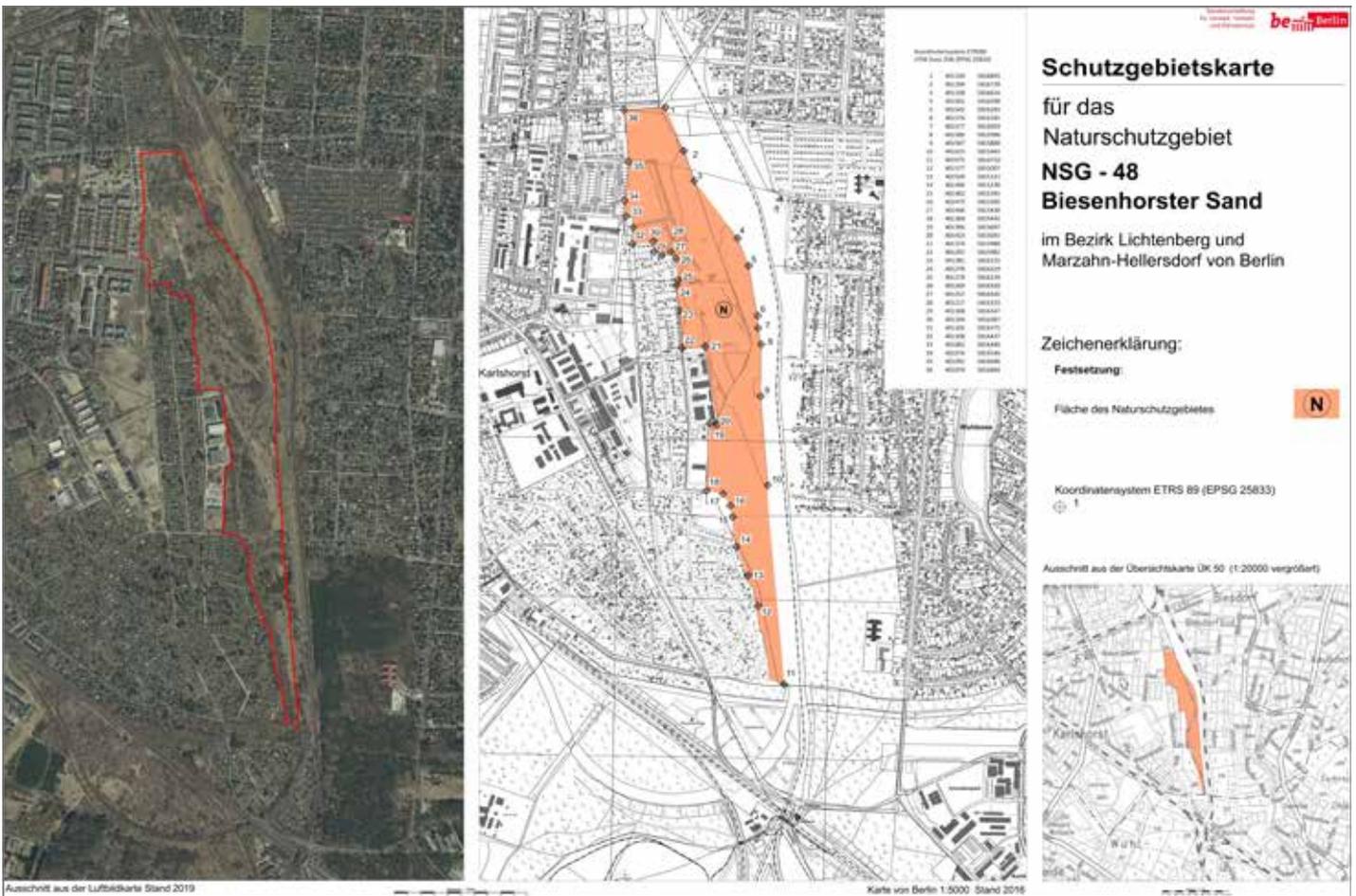


Abb. 3: Übersichtspläne für das Naturschutzgebiet Biesendorfer Sand, das 2021 festgesetzt wurde. Für eine Verlegung der Fernbahn nach Westen (!) ist durch das NSG Platz freigehalten. Zudem ist die Fläche zwischen den Punkten 1–2–3–4 und dem östlichen Berliner Außenring vergrößert freigehalten, da dies von den Bahnplanern der Senatsverwaltung für Verkehr als Freihaltungsfläche für ein künftiges S-Bahn-Betriebswerk vorgegeben wurde.

Verbindungen der Großwohngebiete Hohenschönhausen, Marzahn und Hellersdorf mit den Ober-/Mittelzentren Oranienburg, Buch, Karow, Spindlersfeld/Adlershof, Grünau und Schönefeld, dem Flughafen BER samt großem gewerblichen Umfeld, sowie künftig den geplanten Wohngebieten im Bereich Buchholz. Daher wurde die NVT in amtliche Planwerke wie den Flächennutzungsplan von Berlin oder den Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr aufgenommen.

Das zusätzliche Gleispaar verläuft aus guten Gründen auf der östlichen Seite der Trasse des Berliner Außenrings. Von der Deutschen Reichsbahn der DDR wurde bereits in den 1980er Jahren eine Entwurfsplanung in der Variante einer Gleichstrom-S-Bahn gefertigt. Diese sachgerechte Gleistrasse wäre ebenso für eine Wechselstrom-Ausstattung für Regionalverkehr geeignet.

Bereits 1969 wurde auch der grundsätzliche Verlauf einer Straße entlang des östlichen Berliner Eisenbahn-Außenrings im Generalverkehrsplan der Hauptstadt der DDR Berlin skizziert, jedoch nur das nördliche Teilstück errichtet. Nach 1990 hatte der nun zuständige Berliner Senat die frühere DDR-Planung ad acta gelegt. Aufgrund von Anwohnerinitiativen wurde ab dem Jahr 2007 entlang des östlichen Berliner Eisenbahn-Außenrings die Straßenplanung wieder aufgenommen, zunächst mit nur zwei Fahrspuren (je eine pro Richtung). Seit etwa 10 Jahren plant nun die Senatsverkehrsverwaltung die 2 mal 2-spurige, etwa 6,4 Kilometer lange Stadtschnellstraße **Tangentiale Verbindung Ost (TVO)** zwischen der Straße „An der Wuhlheide“ und der Straße „Altfriedrichsfelde“ durch den Wuhlheider Forst – das SIGNAL berichtete zuletzt im Heft 3/2023.

Gemäß neuen Plänen soll die **Stadtschnellstraße TVO** nun entlang des Berliner Außenrings (Fernbahn, Regionalbahn) kilometerweit auf der **bisher vorgesehenen Freihaltetrasse der „Nahverkehrstangente“** verlaufen, statt wie

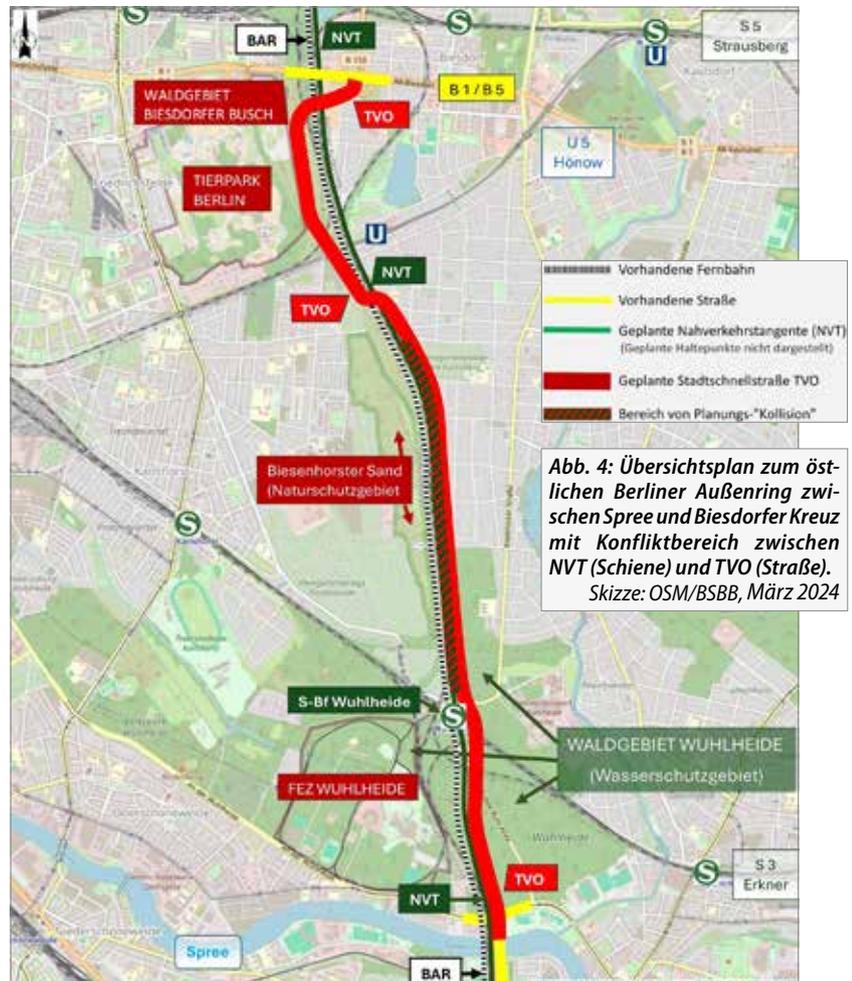


Abb. 4: Übersichtsplan zum östlichen Berliner Außenring zwischen Spree und Biesdorfer Kreuz mit Konfliktbereich zwischen NVT (Schiene) und TVO (Straße). Skizze: OSM/BSBB, März 2024

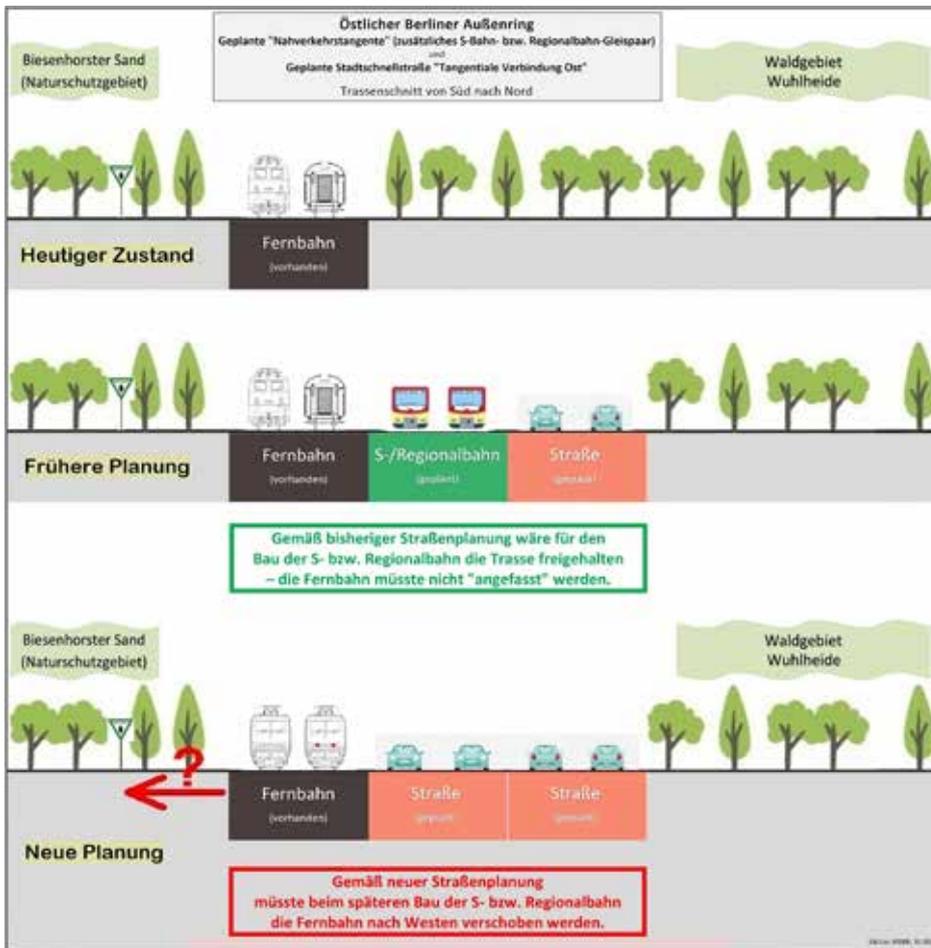


Abb. 5: Querschnittsskizze (ohne Maßstab) des östlichen Berliner Außenrings, heutiger Zustand, mit der Planung einer zweispurigen TVO und der Nahverkehrstangente (mittlere Skizze) und der aktuellen Planung (untere Skizze) mit der vierspurigen TVO, nach deren Bau für die Nahverkehrstangente die Fernbahn nach Westen verschoben werden müsste.

Skizze: BSBB



Abb. 6: S-Bahnhof Wuhlheide, Blick nach Osten, Richtung Erkner. Östlicher Bahnhofsausgang zum Wulheider Forst, zum Freizeit- und Erholungszentrum (FEZ; 1950 wurde der Park Wuhlheide zum Pionierpark, heute „FEZ“, umgestaltet) und zur Parkeisenbahn (Bahnhof Wuhlheide Parkeisenbahn). 2020 wurden die vom östlichen Bahnhofsausgang abgehenden Wege verbreitert, um verstärkten Besucherverkehr u. a. bei Konzerten in der Parkbühne Wuhlheide und bei Spielen im Stadion an der Alten Försterei bewältigen zu können. Dieser überdachte S-Bahnhofs-Zugang soll im Zuge des Baus der TVO abgerissen werden und durch neue, leider sehr verwinkelte Treppen ersetzt werden, siehe Plan in Abb. 8.

Foto Feb. 2024: BSBB

ursprünglich geplant daneben. Dazu wird argumentiert, man könne ja später für den Bau der Nahverkehrstangente die Fernbahn verlegen, somit sei die Trasse weiterhin „freigehalten“.

Diese „verschobene“ TVO-Planung wurde im Abgeordnetenhaus-Ausschuss für Mobilität am 22.9.2023 nochmals bestätigt. In dem dort verteilten Bericht des Senats heißt es auf Seite 2, oben: „Die Nahverkehrstangente wird <...> berücksichtigt. Die damit verbundene Verlegung der Fernbahn und die Umbaumaßnahmen am Wuhlheider Kreuz sind ebenso zu beachten.“ (Hervorhebungen vom BSBB.)

Damit zwingt die TVO die Nahverkehrstangente zu einer Verteuerung, denn bei der Verlegung der Fernbahn geht es nicht nur um zwei neue Gleise, sondern auch um erhebliche Erdbewegungen, Signal-, Bahnstrom-, Entwässerungsanlagen und Lärmschutzwände. Außerdem liegt benachbart zu den neuen Ferngleisen das Naturschutzgebiet Biesenhorster Sand (die Unterschutzstellung erfolgte am 5. März 2021, vgl. Verordnung über das Naturschutzgebiet „Biesenhorster Sand“ in den Bezirken Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf von Berlin, Abb. 3), was zu weiteren Problemen führen könnte. Zudem entsteht Zeitverzug für den Baubeginn der NVT, weil erst die neuen Gütergleise aufgebaut und angeschlossen werden müssen und danach in Lage der alten Gleise die NVT-Gleise aufgebaut werden können. (Die alten BAR-Gleise sind für eine Gleichstrom-S-Bahn aus isolations-technischen Gründen, wegen fehlender Langschwelen für die Stromschienenböcke und anderem nicht nachnutzbar.)

Der Planungskonflikt zwischen TVO und Nahverkehrstangente ist in Lage- und Querschnittsskizzen des BSBB verdeutlicht, siehe Abb. 4 und 5.

Am 14.11.2023 teilte Verkehrssenatorin Manja Schreiner mit, dass das Planfeststellungsverfahren für die TVO eingeleitet wurde. Die NVT ist in der Pressemitteilung aber nicht erwähnt. Wann die vierwöchige öffentliche Auslegung der TVO-Pläne erfolgt, ist noch nicht bekannt. Die Auslegung wird vsl. bei den Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (= Anhörungsbehörde) und Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (= Planfeststellungsbehörde) sowie bei den betroffenen Bezirksämtern erfolgen. Stellungnahmen und Einwendungen können innerhalb von zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist (ein Monat) schriftlich vorgebracht werden.

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg fordert den Senat von Berlin auf, zur ursprünglichen Planung der TVO zurückzukehren, die einen problemlosen Aufbau von zwei zusätzlichen Gleisen direkt auf der Ostseite des Fernbahn-Außenrings ermöglicht.

Die Deutsche Bahn AG möge dafür sorgen, dass der – im Rahmen der Verkehrs-

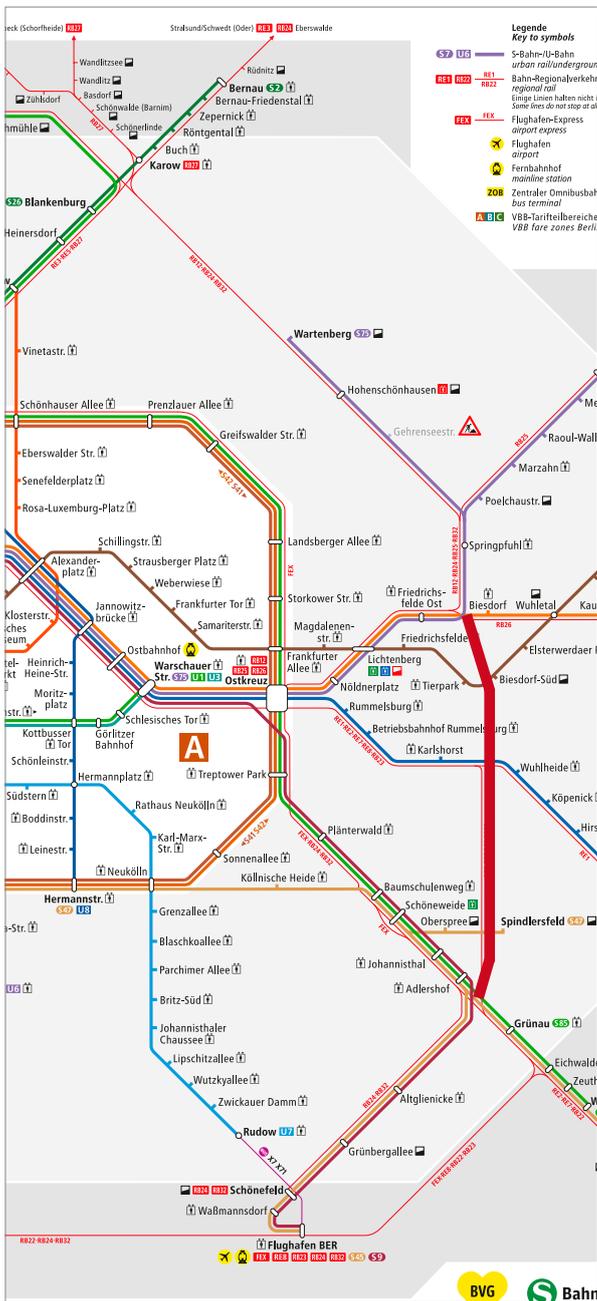
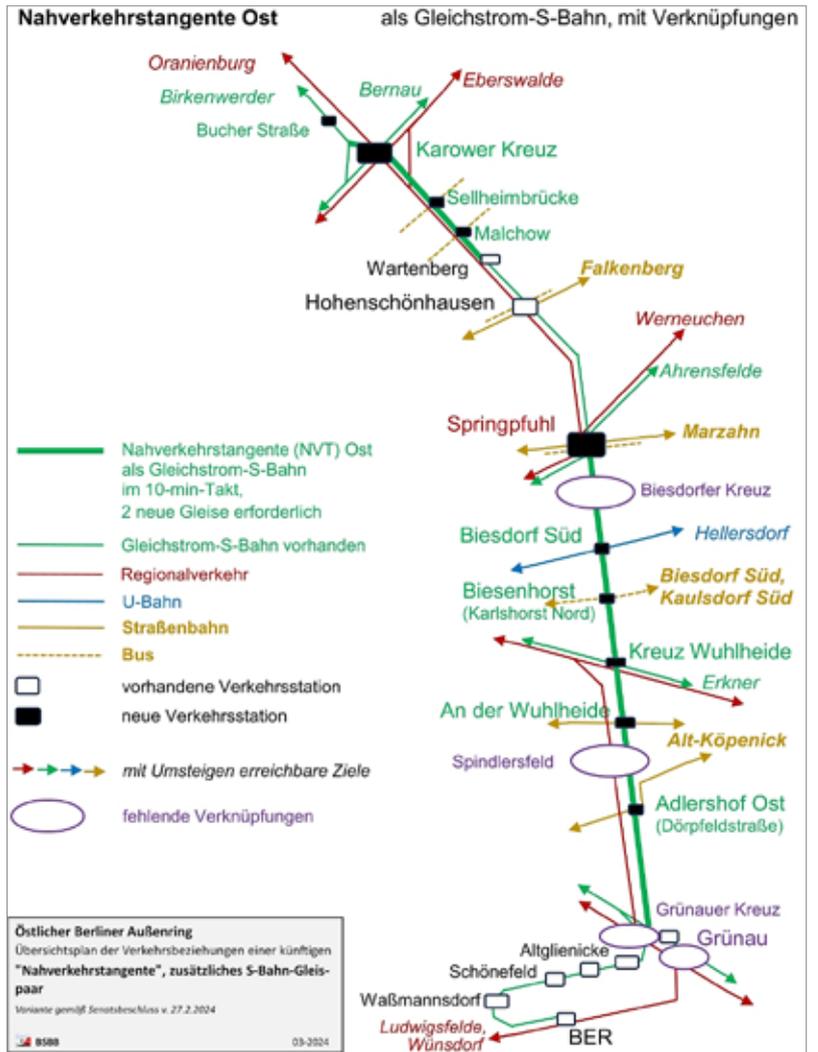
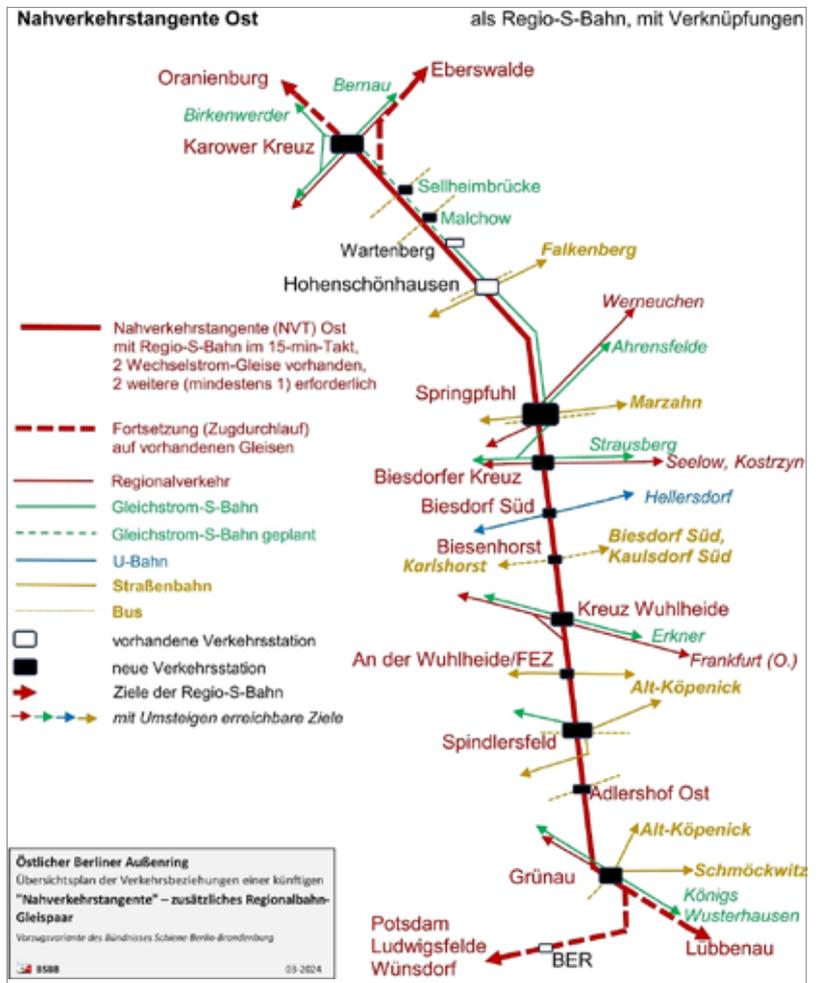


Abb. 6a (oben): Die Nahverkehrstangente (rot fett) folgt dem Berliner Außenring und schließt eine große Erschließungslücke im Schnellbahnnetz. Abb: VBB, Eintragung: IGEB

Abb. 7 (oben rechts): Übersichtsplan zur Nahverkehrstangente, Variante Regio-S-Bahn (15kV-Wechselstrom) und ihre vielfältigen Verkehrsbeziehungen. Hier wird der hohe Verkehrswert der NVT deutlich. Skizze: BSBB

Abb. 8 (unten rechts): Übersichtsplan zur Nahverkehrstangente, Variante S-Bahn (800V-Gleichstrom) gemäß Senatsystementscheid, und ihre Verkehrsbeziehungen. Hier werden ggü. der Regio-S-Bahn (siehe Abb. 6) weniger Ziele, vor allem im Umland, aber auch entlang der Strecke, erreicht und weniger Verknüpfungen hergestellt. Skizze: BSBB



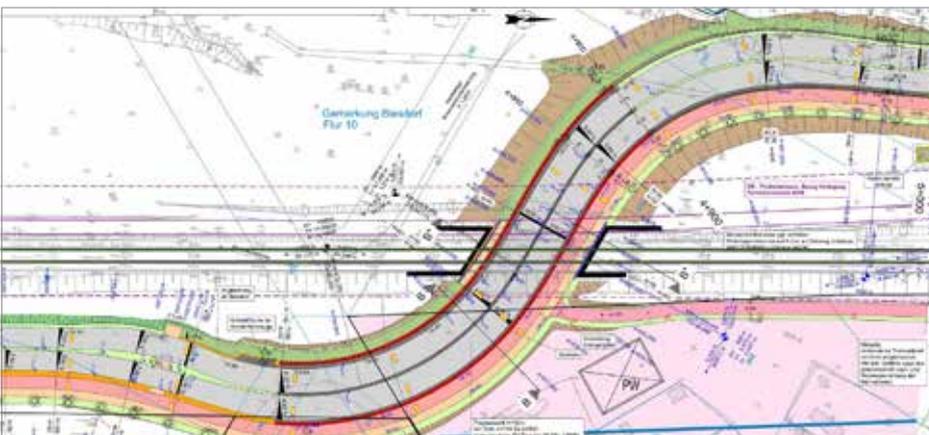
Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ist ein 2019 gegründeter Zusammenschluss von Fachleuten sowie zahlreichen Institutionen, Verbänden und unterstützenden Politikern. Das Bündnis hat ein Zielkonzept als Masterplan für den Ausbau des Schienenverkehrs in der Region Berlin-Brandenburg erstellt.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



**Abb. 9: Berliner Außenring, am Biesendorfer Sand, Höhe verlängerter Geraldweg, Blick nach Süden. Das Foto zeigt, dass es östlich (auf dem Foto links) des BAR genug Platz für zwei SPNV-Gleise, einen Radweg und eine zweistreifige Straße gibt, und es sinnvoll wäre, diese Bauten zusammen zu errichten. (Auf dem Foto rechts der BAR-Gleise befand sich der Rbf Wuhlheide.)**  
Foto März 2024: BSBB



**Abb. 10: Östlicher Berliner Außenring, Bahnübergang Rudolf-Rühl-Allee, Blick nach Westen. Die Verkehrsschilder rechts weisen auf das umgebende Wasserschutzgebiet für das wenige 100 Meter entfernte Wasserwerk Wuhlheide (2009–2015 einschl. der Brunnengalerien umfassend modernisiert) hin. Übrigens war der Namensgeber der Allee, Rudolf Rühl (1842–1909), Stadtrat von Köpenick und hat sich u. a. um den Erhalt und die Fortentwicklung des Wuhlheider Forstes sehr verdient gemacht.**  
Foto Feb. 2024: BSBB



wende unbedingt erforderliche – mehrgleisige Ausbau des östlichen Berliner Außenrings problemlos möglich bleibt.

### Verkehrsaufgaben und Ziele der NVT

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 Wohnbaustandorte geplant oder bereits im Bau. Ebenso wird der Flughafen BER mit seinem wachsenden wirtschaftlichen Umfeld weiter steigenden Verkehrsbedarf erzeugen. Öffentliche Verkehrsverbindungen bestehen zu wenige, 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 Aufkommenschwerpunkten Buch/Karow, Hohenschönhausen/Wartenberg, Marzahn (Springpfuhl), Wuhlheide (FEZ, Stadion), Köpenick (Spindlersfeld) und Adlershof Ost.
- Verbindung dieser Verkehrsquellen und -ziele mit den südlichen Aufkommenschwerpunkten 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

**Abb. 11: Plan der Überführung der TVO über den zweigleisigen östlichen Außenring. Die TVO wechselt hier von der Ostseite (auf dem Bild unten) des BAR auf die Westseite. Für den Außenring wird lediglich eine zweigleisige Unterführung gebaut; für einen Bau der NVT (ob auf der Ost- oder auf der Westseite) müsste das Bauwerk abgerissen und neu errichtet werden.**  
Plan: SenMVKU

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 für die Nahverkehrstangente

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

Für die Gleichstrom-S-Bahn spricht, dass sie unabhängig von Behinderungen durch Güterverkehr und Personenfernverkehr fahren würde. Diesem anzuerkennenden Vorteil stehen aber schwerer wiegende Nachteile gegenüber:

- Die 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: spurt stärkere 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, Adlershof Ost/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 wie bei der 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 ver-



Abb. 12: Visualisierung der Überführung der TVO über den Ost-West-Straßenzug B1/B5. Die niveaufreie Kreuzung soll hier mit einem Kreisel in drei Ebenen – mit entsprechend langen Rampen und enormem Beton-Einsatz – realisiert werden. Für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes würden damit erhebliche Verschlechterungen (Umwege, Lärm, Abgase, Anmutung Beton-Architektur, inakzeptable Lage der Bus-Haltestellen, vgl. Abb. 13) einhergehen. Simulation: Kolb Ripke GmbH für SenMVKU

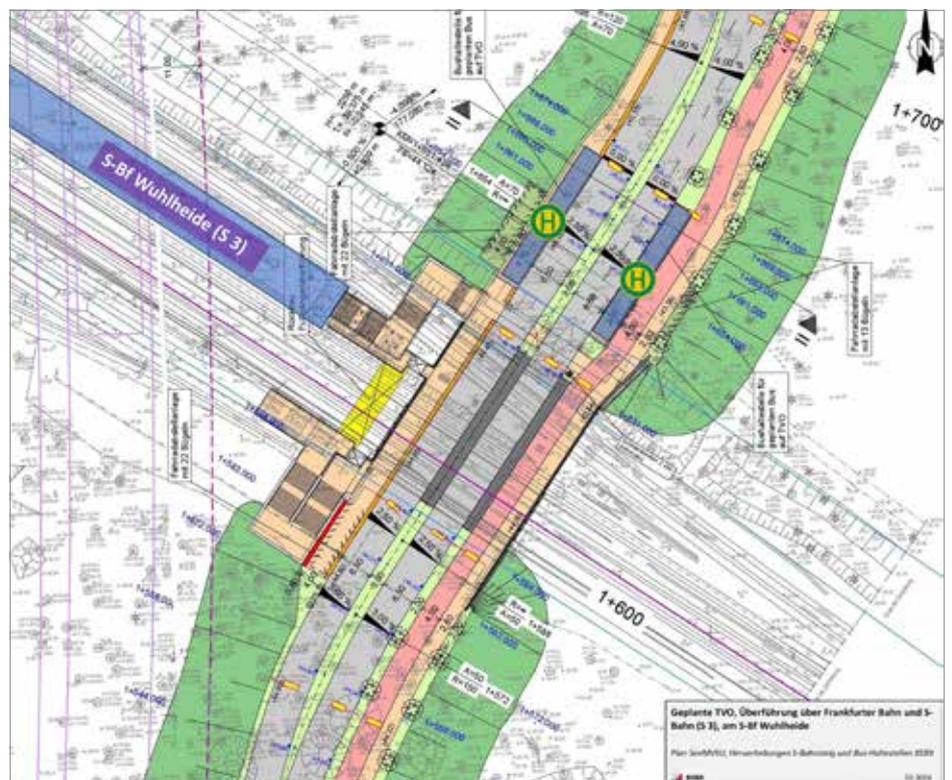


Abb. 13: Geplante TVO, Bereich der niveaufreien Kreuzung mit der Frankfurter Bahn und der S-Bahn-Strecke S 3; einschließlich Umbau des östlichen Zugangs zum S-Bf Wuhlheide. Die NVT ist, kaum erkennbar, dünn lila links schematisch eingetragen. Sind hier überhaupt Übergänge vom NVT-Bahnsteig zum S-Bahnsteig und zur Bushaltestelle möglich? Hier ist nachdrücklich zu kritisieren, dass der Knoten nicht ganzheitlich geplant wird, sondern die Straßenplanung vordringt. Abgesehen davon sind die verwinkelte Gestaltung der Treppen vom S 3-Bahnsteig bzw. vom FEZ/Park-Eisenbahn zur TVO ohne Sichtachsen, die versteckten Aufzüge und die Anordnung der Bus-Haltestellen sehr kritikwürdig. Plan: SenMVKU, m. Eintr. BSBB

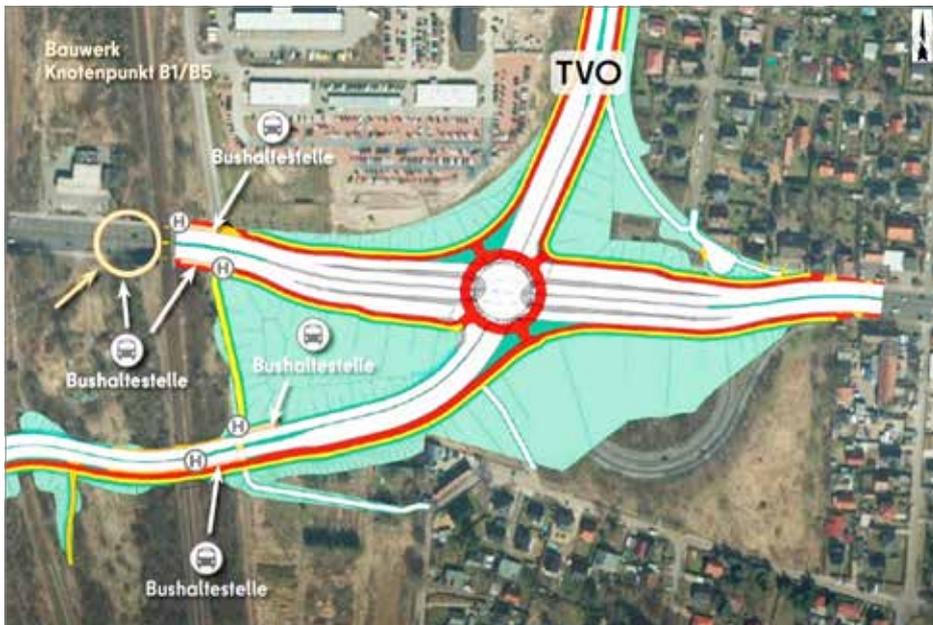


Abb. 14: Plan der Verknüpfung der TVO mit dem Ost-West-Straßenzug B1/B5. Die Lagen der geplanten Bus-Haltestellen führen zu langen und subjektiv unsicheren Umsteigewegen. Planskizze: SenMKU

kehren. 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 sein können, auf dem gemeinsamen Laufweg vom Karower Kreuz / Hohenschönhausen bis Grünau ein 15-min-Takt eingerichtet werden. Dazu kommen auf dem nördlichen Abschnitt Züge, die ab Springpfuhl weiter über Lichtenberg und Ostkreuz fahren, und südlich vom Kreuz Wuhlheide von der Stadtbahn Züge mit Cottbus und Flughafen BER als Ziel. Damit gäbe 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.

### Systementscheid

Die Entscheidung war seit 25 Jahren überfällig – nun hat sich der Senat für eine Gleich-

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 Südstadt 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.

Abb. 15: Pressemitteilung zum Senatsbeschluss gemäß Vorlage der Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klima und Umwelt, Manja Schreiner, vom 27. Februar 2024 über eine „neue S-Bahnverbindung zwischen Springpfuhl und Grünauer Kreuz“. Demnach soll die Grundlagenermittlung fortgeführt und dann mit dem Bund über die Fortführung der Planung entschieden werden. Quelle: berlin.de

## Systementscheid der Senatsverwaltung zugunsten der Gleichstrom-S-Bahn

Aussage	Bewertung der BSBB
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 / Ostbahn und der neue Umsteigepunkt Spindlersfeld zur S 47 und Straßenbahn.
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) 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 hinzugerechnet, 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. 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 und auf dem südlichen Abschnitt der NVT noch deutlich mehr Züge.
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 freigehalten. 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, dadurch schlechteren Nutzen-Kosten-Quotienten. Zudem Zeitverzug.
Ziel: Aufnahme in i2030	Gut. Aber offen, ob das schon mit Brandenburg und der DB abgestimmt ist.
Nächste Schritte: Fahrplanrobustheitsprüfung, Nachweis volkswirtschaftlicher Nutzen, Dauer 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. Euro 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.

Tabelle 1, Quelle: BSBB

strom-S-Bahn auf der Nahverkehrstangente Ost entschieden, siehe Abb. 15.

Die Entscheidung beruhte auf einer 28-seitigen Senatsvorlage – zur Kenntnisnahme – über „Systementscheid zur

Nahverkehrstangente Süd“, Drucksache 19/1507, die dem Abgeordnetenhaus von Berlin am 29.2.2024 vorgelegt wurde; siehe [pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citativt/VT/19/DruckSachen/d19-1507.pdf](http://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citativt/VT/19/DruckSachen/d19-1507.pdf).

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg bewertet die Senatsverlautbarungen und die Entscheidungsuntersuchung kritisch – eine Gegenüberstellung der wesentlichen Argumente ist in Tabelle 1 aufgeführt.

Bewertung			S-Bahn	Regionalverkehr	Regio-S-Bahn (gemäß BSBB)
Fahrgast	Fahrzeit	Springpfuhl – Grünauer Kreuz	1	2	<b>2</b>
	Attraktivität	Umsteigen	2	<b>1</b>	<b>2</b>
		Fahrtenfolge	2	<b>1</b>	<b>2</b>
	Barrierefreiheit		0	0	<b>0</b>
Betrieb	Wirtschaftlichkeit	Zugkm-Änderungen; Notwendigkeit neuer betrieblicher Infrastruktur, z.B. Abstellanlagen, Umläufe	-2	-1	<b>-1</b>
	Störungsfreiheit	Betriebliche Abhängigkeiten	1	0	<b>0</b>
	Flexibilität	Nachfrageseitige Angebotsgestaltung	1	<b>1</b>	<b>2</b>
Kommune	Investitionen		-2	-2	<b>-2</b>
	Effektivität	Wirkung auf induzierte ÖV-Verkehre	1	1	<b>1</b>
		Flächenbedarf	-2	-1	<b>-1</b>
	Stadtentwicklung	Kleinräumige Wirtschafts- und Sozialstruktur	1	<b>0</b>	<b>1</b>
		Städtebauliche und verkehrliche Entwicklungspotentiale	1	<b>0</b>	<b>1</b>
Allgemeinheit	Verkehrssicherheit		1	1	<b>1</b>
	Umweltaspekte	Schadstoffausstoß MIV	1	1	<b>1</b>
	Urbanität		2	<b>0</b>	<b>2</b>
Gesamt (alle Oberkriterien gleichgewichtet)	Fahrgast		<b>3</b> 5	<b>3</b>	<b>6</b>
	Betrieb		0	<b>0</b>	<b>1</b>
	Kommune		-1, <b>50</b>	<b>1</b> 2	<b>0</b>
	Allgemeinheit		4	<b>2</b>	<b>4</b>
Summe			<b>5</b> 3 8	<b>3</b>	<b>11</b>

Tabelle 2: Kernstück der Unterlage zur Senatsentscheidung über das weiter zu planende System (S-Bahn oder Regionalverkehr) auf der Nahverkehrstangente ist eine Punktetabelle. Die darin enthaltenen Kriterien sind in Ordnung; aber die dem Regionalverkehr zugeordneten Punktbewertungen halten einer objektiven Betrachtung nicht stand. Wie vorstehend ausgeführt wurden für den Regionalverkehr nur ein 30-min-Takt und nur wenige Unterwegshalte zugrunde gelegt. Daher haben wir eine Spalte mit Bewertungen für die Variante „Regio-S-Bahn“ gemäß BSBB-Konzept angefügt (rot) – Ergebnis: gegenüber der Gleichstrom S-Bahn erzielt die Wechselstrom-Regio-S-Bahn eine etwa 30 % bessere Punktbewertung, bei 20 % geringeren Investitionskosten. Tabellen-Grundlage SenMVKU, Ergänzungen BSB