

# Berliner Nahverkehrstangente Ost in der Sackgasse

Andreas Schaack, Dipl.-Ing.

Der östliche Teil des Berliner Aussenrings (BAR) wurde in mehreren Zwischenzuständen von 1940 bis 1975 innerhalb der Stadtgrenze ausserhalb der damaligen Bebauung errichtet [1]. Mittlerweile sind in Hohenschönhausen, Marzahn und Adlershof grosse Wohn- und Gewerbegebiete entstanden. Diese untereinander und mit den Erholungs-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie dem Flughafen BER einschliesslich zahlreicher neuer Arbeitsstätten mit einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehr zu verbinden, wurde immer mehr zur Notwendigkeit und zum Ziel der Verkehrsplanung. Die derzeitigen Busverbindungen sind zu langsam, zu umständlich und stauanfällig. Welche Verkehrsverbindungen und Verknüpfungen mit der Nahverkehrstangente Ost möglich und vom Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) angestrebt werden, zeigt die Abbildung unten.

Der heutige zweigleisige Aussenring dient dem Güterverkehr, Betriebs- und Umleitungsfahrten sowie abschnittsweise dem Regionalverkehr – im Nordosten mit dem einzigen Halt Hohenschönhausen und im Südosten ohne Halt. Auf dem Abschnitt von Spring-

## Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg ist ein 2019 gegründeter Zusammenschluss von Fachleuten sowie zahlreichen Institutionen, Verbänden und unterstützenden Politikern. Das Bündnis hat ein Zielkonzept für den Ausbau des Schienenverkehrs in der Region Berlin-Brandenburg erstellt und setzt sich für dessen Realisierung ein.

pfulh bis Wartenberg im Nordosten verläuft parallel eine Strecke der Gleichstrom-S-Bahn auf separaten Gleisen mit vier Stationen (siehe Karte).

## Systementscheid zur Nahverkehrstangente

Nach jahrzehntelangem Drängen hat der Berliner Senat am 27. Februar 2024 entschieden, Teile des Aussenrings als Nahverkehrstangente (NVT) auszubauen, aber als

Gleichstrom-S-Bahn [2]. Er verwendet dafür die geographisch unzutreffende Bezeichnung Nahverkehrstangente Süd für den Abschnitt Springpfulh – Grünauer Kreuz und bezeichnet die Verlängerung der S-Bahn von Wartenberg bis Karower Kreuz mit Anschluss an die bestehende S-Bahn-Strecke Blankenburg – Hohen Neuendorf als Nahverkehrstangente Nord. Der südliche Teil befindet sich in der Leistungsphase 0 (Projektidee). Nutzen-Kosten-Untersuchung und Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung werden als nächste Schritte angegeben. Die nördliche S-Bahn-Verlängerung durchläuft die Leistungsphase 2 (Vorplanung) [3]. Mit der Entscheidung für das S-Bahn-System versucht der Senat, den mittleren Teil von Wartenberg bis Springpfulh als bereits vorhandene NVT und die nördliche S-Bahn-Verlängerung als künftigen NVT-Bestandteil darzustellen.

Der Untersuchungsbericht zum Systementscheid [4] enthält hinsichtlich der Regionalbahn-Variante viele fragwürdige Aussagen und erhebliche fachliche Mängel:

- falsche Annahmen für die mit Wechselstrom betriebene Regio-S-Bahn,
- zu wenige Verknüpfungspunkte mit den Radialen,
- zu wenige Stationen.

Für die Gleichstrom-S-Bahn wurden übliche Stationsabstände, bis auf zwei Ausnahmen, und ein Zehn-Minuten-Takt hinterlegt, für den Regionalverkehr nur wenige Stationen und ein 30-Minuten-Takt. Folglich zog der Regionalverkehr in der Prognose-Rechnung weniger Fahrgäste an. Dabei war zu jenem Zeitpunkt das Zielkonzept des BSBB vom März 2021 mit dem neuen Produkt Regio-S-Bahn längst bekannt.

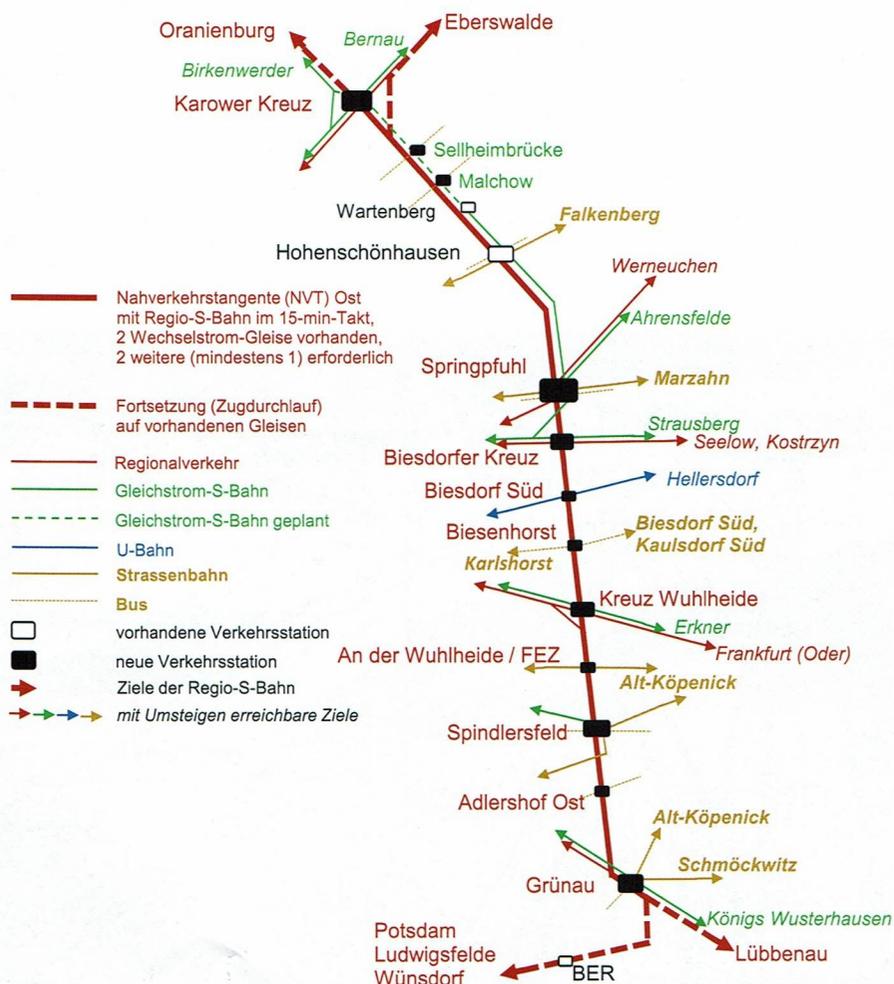
Senat und DB bevorzugen die Gleichstrom-S-Bahn, weil sie unabhängig von Behinderungen durch Güterverkehr und Personenfernverkehr fahren würde. Diesem anzuerkennenden Vorteil stehen aber schwerer wiegende Nachteile gegenüber:

Schematische Übersicht der Verkehrsbeziehungen einer künftigen Nahverkehrstangente Ost als Regio-S-Bahn mit Verknüpfungen, Vorzugsvariante des BSBB (Zeichnung: A. Schaack).

## Regio-S-Bahn

Die Regio-S-Bahn ordnet sich in der Produkthierarchie zwischen dem Regionalexpress (RE) und der S-Bahn ein. Sie stellt eine „Express-S-Bahn“ auf den mit Oberleitung und Wechselstrom elektrifizierten Strecken dar. Erfolgreiche Vorbilder gibt es in vielen deutschen und europäischen Regionen. Auf der NVT Ost soll sie Stationsabstände wie die Gleichstrom-S-Bahn aufweisen, durch Linienüberlagerung einen 15-min-Takt bilden und die Pendlerströme ins Umland attraktiv und umsteigefrei aufnehmen.

Nahverkehrstangente Ost als Regio-S-Bahn mit Verknüpfungen



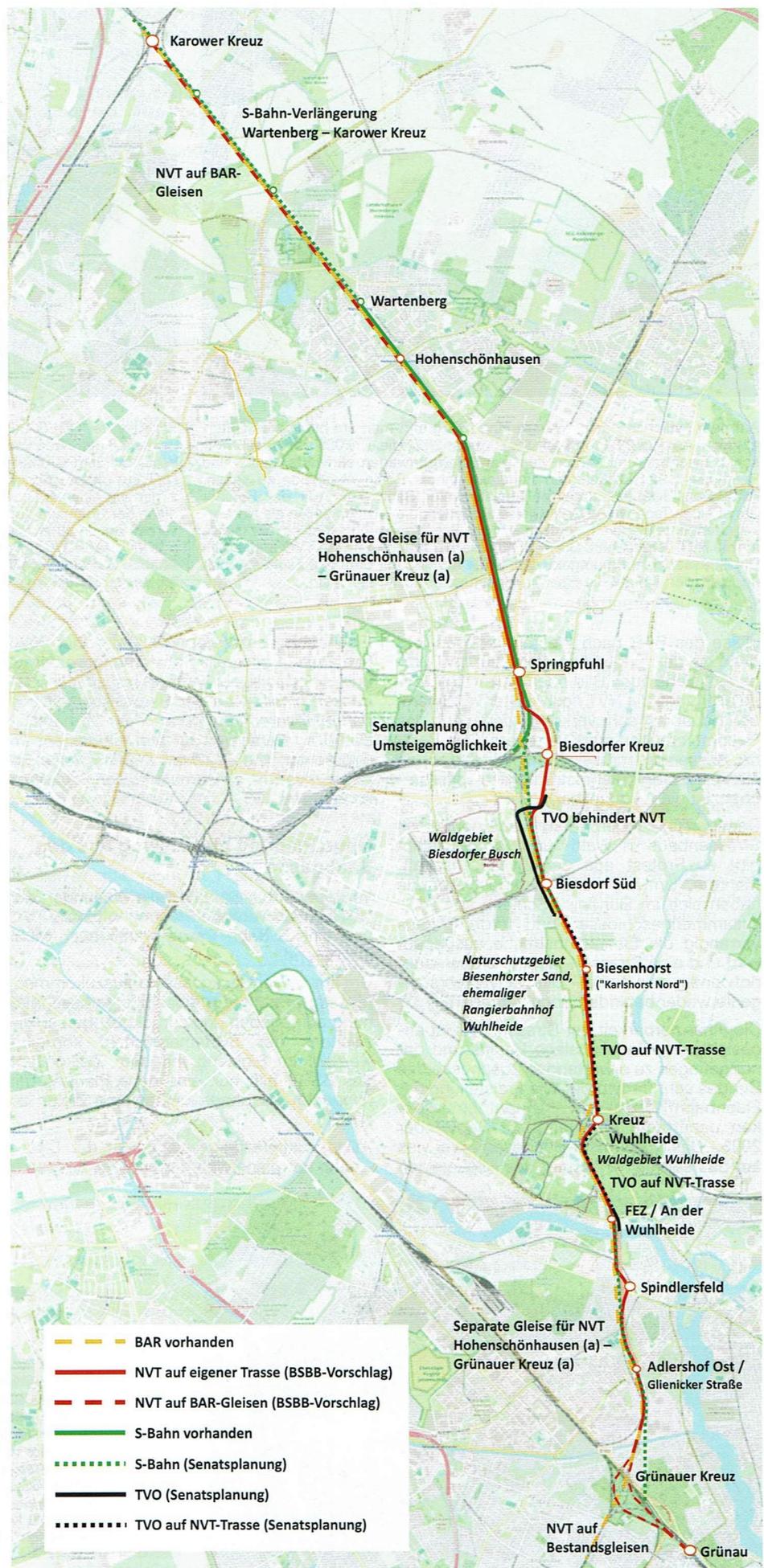
Östlicher Berliner Aussenring: Lage der Nahverkehrstangente Ost und Konfliktabschnitte mit der Strasse TVO (Kartengrundlage OpenStreetMap, Eintragungen: A. Schaack).

- Die regionalen Verkehrsaufgaben können mit der Gleichstrom-S-Bahn nicht erfüllt werden, denn diese könnte kaum über ihre derzeitigen Endpunkte hinaus verlängert werden.
- Die Einbeziehung der regionalen Nutzenkomponenten lässt für die Wechselstrom-Lösung ein wesentlich besseres Nutzen-Kosten-Verhältnis erwarten.
- Die Höchstgeschwindigkeit des Regionalverkehrs beträgt 160 km/h, die der S-Bahn 100 km/h. Weitere Vorteile sind spurtstärkere Züge und Toiletten.
- Die kurze und damit schnellere Ostanbindung des Flughafens BER ist nur auf der Wechselstromstrecke möglich. Die Gleichstrom-Strecke nimmt hingegen den weiten Umweg über Wassmannsdorf.
- Die zur Feinerschließung notwendigen Stationen im Südosten (An der Wuhlheide / Freizeit- und Erholungszentrum FEZ, Spindlersfeld, Adlershof Ost / Glienicker Strasse) lassen sich auf den vorhandenen Gleisen mit Ostkreuz und der Stadtbahn umsteigefrei verbinden.
- Die S-Bahn-Gleise müssten völlig neu errichtet werden. Die bestehende zweigleisige Wechselstrom-Strecke muss zwar auch abschnittsweise um zusätzliche Gleise erweitert werden, vor allem bei steigendem Güterverkehr. Aber das kann – je nach Verkehrsentwicklung und Dringlichkeit – in Ausbaustufen geschehen.
- Eine mehrgleisige Wechselstrom-Strecke bietet im Betriebsablauf eine höhere Flexibilität im Zusammenwirken von Personen- und Güterverkehr.
- Die Stromversorgung der S-Bahn mit Gleichstrom müsste völlig neu errichtet werden, während die vorhandene Wechselstromausrüstung nur zu ergänzen ist.

Der tendenziösen Bewertung des Senats hat das BSBB eine sachlich fundierte Bewertung gegenübergestellt, die klar zugunsten der Regio-S-Bahn ausgeht [5].

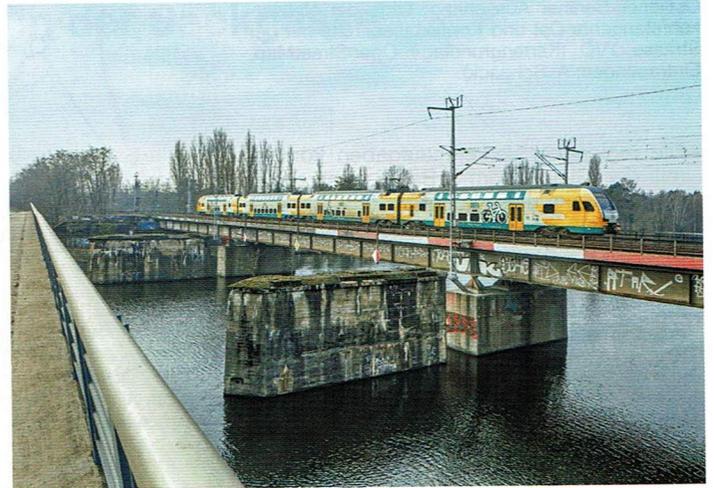
### Konflikt mit der Strasse TVO

Ebenfalls seit 1969 in der Planung befindet sich unter dem Namen Tangentiale Verbindung Ost (TVO) eine Strassenverbindung im mittleren Teil des NVT-Korridors vom Biesdorfer Kreuz bis zur Spree. Hierfür waren die Planfeststellungsunterlagen im Mai und Juni 2024 ausgelegt. Dabei wurde ersichtlich, dass die Strasse TVO etwa fünf Kilometer lang auf der für die NVT freigehaltenen Trasse verlaufen soll und an zehn Stellen die NVT behindert oder verhindert (siehe Karte). Noch vor etwa zehn Jahren war die TVO als zweispurige Stadtstrasse östlich neben dem BAR und der NVT vorgesehen. Nunmehr soll sie vierspurig ausgebaut werden und dann zusammen mit den schon fertiggestellten nördlichen und südlichen Teilen unter anderem für den Lkw-Transitverkehr eine leistungsfähige mautfreie Abkürzung durch das bebaute Berliner Stadtgebiet anstelle des acht Kilometer längeren Wegs über den Autobahnring A10 bieten. Senat und DB beschwichtigen, man könne ja später die Fern-





Auf dem östlichen Berliner Aussenring (BAR) trifft man am häufigsten Güterzüge an. Am Km 28.4 fährt am 15. Oktober 2024 die 159 006 der Havelländischen Eisenbahn mit einem Zug aus Schüttgutwagen südwärts. Links sind Reste des 1994 stillgelegten Rangierbahnhofs Berlin-Wuhlheide zu sehen, mittlerweile Naturschutzgebiet Biesenhorster Sand. Hier will der Berliner Senat eines Tages neue BAR-Gleise aufbauen; die jetzigen sollen als Nahverkehrstangente dienen. Eigentlich war das Brachland rechts (östlich) der Gleise für die NVT vorgesehen. Dort soll nun die vierspurige Strasse TVO entstehen. Die Strassenplanung umgeht damit den Konflikt mit dem Naturschutzgebiet und verlagert ihn auf die Eisenbahnplanung (Foto: A. Schaack).



Ein Kiss der ODEG befährt am 4. März 2024 die Brücke des BAR über die Spree auf dem Weg von der Stadtbahn zum Flughafen BER. Vom Kreuz Wuhlheide bis zum Grünauer Kreuz benutzt er den BAR ohne Halt. Aufgabe der NVT auf diesem Abschnitt ist es, der Regio-S-Bahn und anderen Regionalzügen ein eigenes Gleispaar mit mehreren Zwischenstationen zu bieten, um die in der Übersicht auf der ersten Seite dieses Aufsatzes gezeigten Verkehrsverbindungen zu ermöglichen. Die Strompfeiler und Widerlager waren schon mal für diesen Zweck vorgesehen und stellen eine gute Voraussetzung für den Ausbau dar. Links (östlich) im Bild die Wilhelm-Spindler-Brücke als Bestandteil des südlichen Abschnitts der TVO (Foto: A. Schaack).

gleise des BAR nach Westen verlegen und dann die derzeitigen Ferngleise zur NVT umbauen (siehe auch Bild oben links). Das würde allerdings die NVT noch weiter verzögern, den Bauablauf sehr verkomplizieren und das Gesamtvorhaben stark verteuern. Den Berliner Aussenring mit seinen heutzutage schon starken Güterverkehrsströmen zu unterbrechen, ist nicht vorstellbar.

Dagegen und gegen die starken Eingriffe des Strassenbaus in Wald- und Biotopflächen gibt es Protest aus der Zivilgesellschaft. Mehrere Umwelt- und Fahrgastverbände haben sich im Bündnis „Schiene vor TVO“ zusammengeschlossen und fordern, dass vorrangig die Eisenbahnstrecke ausgebaut wird und eine Strasse – wenn sie überhaupt notwendig sein sollte – die Nahverkehrstangente weder behindert noch verzögert.

Die Finanzierbarkeit der Strasse TVO ist angesichts der Haushaltslage Berlins und der nur geringen zu erwartenden Zuschüsse des Bundes sehr fragwürdig. Die Freistellung der Eisenbahnflächen von Bahnbetriebszwecken beantragte der Senat im September 2023. Das Eisenbahn-Bundesamt verwies auf das seit der Änderung des Allgemeinen

Eisenbahngesetzes am 28. Dezember 2023 bestehende generelle Entwidmungsverbot [6] und sieht „bis auf weiteres erhebliche Bedenken hinsichtlich der Realisierbarkeit und damit Planrechtfertigung des Vorhabens. Das Land Berlin bewegt sich mindestens im Grössenumfang seines Planfeststellungsbegehrens (...) ausserhalb seiner Planungskompetenz.“ [7]

### Neue Planung als Ausweg aus der Sackgasse

In dieser Situation ruhen die Planungen der NVT zurzeit. Vertiefte Planungen für die TVO und eine S-Bahn-Trasse wären auch nicht zielführend.

Um aus dieser Sackgasse herauszukommen, müssen erstens die einseitige Strassenplanung aufgegeben und zurückgezogen sowie zweitens der Systemscheid korrigiert werden. Im Einklang mit dem Zielkonzept des BSBB hilft nur, eine neue Planung mit folgenden Ausgangspunkten und Zielen zu starten:

– Das zukunftsfähige Verkehrsmittel Eisenbahn hat planerisch Vorrang vor Strassen-

planungen und darf nicht durch diese behindert werden. Die NVT wird so geplant, wie sie zum grösstmöglichen Nutzen für die Fahrgäste und für die Umwelt erforderlich ist.

- Die NVT wird Bestandteil des bestehenden Wechselstromnetzes, damit Verkehrsverbindungen über die S-Bahn-Endpunkte hinaus angeboten werden können und zusammen mit den bestehenden Ferngleisen eine flexible Bau- und Betriebsplanung möglich ist.
- An allen Kreuzungspunkten der NVT mit den Radialstrecken der Regionalbahn, S-Bahn, U-Bahn und Strassenbahn werden Umsteigestationen errichtet. Weitere Stationen mit Busanschluss entstehen.
- Abschnittsweise wird die Regio-S-Bahn zunächst die BAR-Gleise mitnutzen können. In der Karte ist dargestellt, wo dies nach grober Einschätzung der Fall ist und wo die NVT eigene Gleise benötigt.

### Biesdorfer Kreuz

Ein Umsteigepunkt am Biesdorfer Kreuz ist verkehrlich notwendig und baulich möglich. Dort liegt der Schnittpunkt der NVT Ost mit der Ostbahn. Bedeutender Verkehrsbedarf besteht in den Übereckverbindungen zwischen den mit der S-Bahn erreichbaren Nahzielen bis Strausberg, Karower Kreuz und zur Stadtbahn, den mit der NVT Ost neu anzuschliessenden Nahzielen Biesdorf Süd bis Grünau und den ferneren Zielen wie

Dies ist der einzig sinnvolle Standort für den Turmbahnhof Biesdorfer Kreuz an der Überführung der Märkischen Allee, dem nördlichen Teil der TVO, über die Ostbahn. Westlich (links) neben der Strasse wurde der Platz für die Trasse der Nahverkehrstangente einschliesslich Bahnsteig freigehalten. Die beiden S-Bahn-Gleise in der unteren Ebene wurden für einen künftigen Mittelbahnsteig auseinandergezogen. Ein S-Bahn-Zug der Baureihe 481 fährt am 15. Oktober 2024 von der Stadtbahn kommend Richtung Strausberg. Davor liegt das nicht elektrifizierte Gleis der Ostbahn von Berlin-Lichtenberg (links) nach Kostrzyn. Ganz vorn kommt die elektrifizierte Grosse Biesdorfer Kurve von rechts vom südlichen BAR und mündet links ausserhalb des Bildes in die Ostbahn ein. Der BAR verläuft noch weiter links ausserhalb des Bildes (Foto: A. Schaack).



Oranienburg, Bernau, Kostrzyn, Lübbenau, Flughafen BER, Zossen und Ludwigsfelde. Ergänzendes Verkehrspotential besteht im lokalen Verkehrsaufkommen umliegender Siedlungsgebiete und Einkaufsmärkte.

Der Senatsbeschluss zur Nahverkehrstangente hebt zwar die Vernetzung mit den Radiallinien der Regionalbahn, S-Bahn, U-Bahn und Strassenbahn an Verknüpfungspunkten hervor, sieht aber keine Verkehrsstation am Biesdorfer Kreuz vor. Der Halt am Biesdorfer Kreuz würde angeblich zu gravierendem Fahrgastverlust durch die längere Fahrzeit der S5 führen [3]. Dem ist entgegenzuhalten: Eine Minute Fahrzeitverlängerung wird weniger Fahrgäste vertreiben als durch die Herstellung der Übereckverbindungen gewonnen werden. Eine kurze Reisezeit Quelle – Ziel ist wichtiger als eine kurze Fahrzeit im Fahrzeug. Es ist widersinnig, wenn zwischen zwei einander kreuzenden Verkehrslinien kein Umsteigen möglich ist.

Ausserdem wird die bauliche Unmöglichkeit behauptet, weil der Senat die NVT-Trasse unmittelbar östlich neben dem BAR unterstellt. Ein Turmbahnhof am direkten Schnittpunkt des BAR mit der Ostbahn wäre allerdings strassenseitig nur sehr umständlich und aufwendig anzuschliessen und läge abseits vom örtlichen Verkehrspotential (Bus, Fussgängerverkehr). Deshalb war bereits zu DDR-Zeiten ein Turmbahnhof an der Strassenüberführung der Märkischen Allee über die Ostbahn vorgesehen, und es wurde Platz dafür freigehalten. Nur dieser Standort (siehe Bild links unten) ist sinnvoll und realistisch. Die S-Bahn-Gleise der S5 sind bereits auseinandergespreizt, so dass sich ein Mittelbahnsteig einfügen lässt. Aber auch dort soll die TVO, die in gleicher Höhenlage wie die NVT verläuft und südlich der Strasse Alt-Friedrichsfelde (B1/5) nach Westen abknicken soll, die NVT verdrängen. Eine niveaufreie Kreuzung wäre möglich, müsste aber durch aufwendige, teure Rampen hergestellt werden.

Die Gegner des Standorts Märkische Allee führen auch den nur 700 m kurzen Abstand

zur nächsten S-Bahn-Station Biesdorf an. Ein solcher ist aber nicht ungewöhnlich: Die Stationsabstände Ostkreuz – Rummelsburg und Hackescher Markt – Alexanderplatz betragen jeweils 650 m. Die S-Bahn-Station Biesdorf hat eine eigene Erschließungsfunktion, die die Station am Biesdorfer Kreuz nicht erfüllen kann, und darf daher nicht aufgegeben werden.

### Biesenhorst

In Biesenhorst zwischen Biesdorf Süd und dem Kreuz Wuhlheide sieht der Senat nur für die S-Bahn-Variante einen Haltepunkt vor, mit dem geografisch unzutreffenden Namen Karlshorst Nord, obwohl er im Osten des Ortsteils Karlshorst liegt. In der untersuchten Regionalbahnvariante wurde dieser Halt ohne Begründung weggelassen [3]; er gehört aber zu einer zielgerechten Planung, denn er erschliesst Karlshorst, Biesdorf Süd und Kaulsdorf Süd mit Busverbindungen und zum Teil fussläufig.

Dieser Streckenbereich stellt den längsten Konfliktbereich mit der TVO dar. Der Biesenhorster Sand, auf dem 1994 stillgelegten Rangierbahnhof Wuhlheide, wurde im März 2021 unter Naturschutz gestellt. Bei einer Verdrängung der Fernbahn nach Westen würden zumindest die Baustelleneinrichtungsflächen in Konflikt mit dem Naturschutzgebiet geraten.

### S-Bahn-Verlängerung Wartenberg – Karower Kreuz

Die S-Bahn-Verlängerung zum Karower Kreuz stellt eine wichtige und notwendige Ergänzung zur feineren Erschließung des Gebiets dar und wird mit der Zielvorstellung Regio-S-Bahn auf der NVT Ost, die mehrere Zwischenstationen (Gehrenseestrasse, Wartenberg, Malchow, Sellheimbrücke) nicht bedienen soll, nicht in Frage gestellt. Die über die Stadtgrenze hinaus bestehenden Verkehrsaufgaben kann aber nur die Regio-S-Bahn erfüllen.

### Zusammenfassung

Die vorliegenden Planfeststellungsunterlagen für die Strasse TVO und der verbleibende Spielraum für eine wirksame und attraktive Nahverkehrstangente mit Verkehrsverbindungen ins Umland weisen so viele Widersprüche, ungelöste Probleme und offensichtliche Mängel auf, dass ein Reparaturversuch nicht sinnvoll ist. Nur der Neubeginn einer gesamthaften Planung mit Vorrang der Nahverkehrstangente kann zielführend sein.

Grosses Interesse an der Regio-S-Bahn müsste auch das Land Brandenburg haben. Bisher war davon nichts zu spüren. Bleibt zu hoffen, dass die neue Brandenburger Landesregierung sich auch für die Korrektur der Systementscheidung einsetzt.

### Quellen

- [1] Kuhlmann, B.: Bahnknoten Berlin, Verlag GVE, 2006
- [2] Pressemitteilung der Berliner Senatskanzlei vom 27. Februar 2024
- [3] Bericht der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klima- und Umweltschutz vom 13. Juni 2024 an den Hauptausschuss des Abgeordnetenhauses von Berlin
- [4] Nahverkehrstangente Berlin, Systementscheid Abschnitt Berlin-Springpfuhl – Grünauer Kreuz, Bericht der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klima- und Umweltschutz, Stand 11/2023
- [5] Signal, Zeitschrift des Berliner Fahrgastverbandes IGEB, Heft 1/2024, April 2024
- [6] § 23 AEG – Allgemeines Eisenbahngesetz – in der Fassung vom 27. Dezember 2023
- [7] Schreiben des Eisenbahn-Bundesamtes, Aussenstelle Berlin, vom 21. Mai 2024 an die Senatsverwaltung für Bauen und Wohnen, Anhörungsbehörde.