



Kommentar zur

Schriftlichen Anfrage der Abgeordneten Antje Kapek (GRÜNE)

Was ergab die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zur NVT Süd?

und Antwort vom 28. Juli 2026 (Drucksache S19-26650)

In der Antwort zur 1. wird kurz und bündig erklärt, es gebe eine Entscheidung für die Gleichstrom-S-Bahn. Keine Rede davon, dass es dafür vorher einen sauberen Variantenvergleich oder, wie es geboten gewesen wäre, einen NKU-Vergleich zwischen beiden Varianten gegeben hätte. Nahezu alle Fachleute kommen hingegen zum Ergebnis, dass auf der NVT ein Regionalverkehr bessere und flexiblere Möglichkeiten bietet als die Gleichstrom-S-Bahn. Denn die Regionalzüge können alles, was die Gleichstrom-S-Bahn auch kann, nämlich viele Unterwegshalte und dichten Takt. Zudem können sie weit ins Umland hinaus fahren und damit den Verkehrswert entscheidend erhöhen. Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg hatte dazu im Verkehrsausschuss ausführlich Stellung genommen und Berechnungen und Pläne gezeigt. Eine inhaltliche Ausarbeitung veröffentlichten wir in der Zeitschrift "SIGNA", Heft 2, 2025. Link: <https://bueundnis-schiene-bb.de/wp-content/uploads/2025/07/SIGNAL2025-2-NVT.pdf>.

Es gab einen Hinweis, warum der Senat an der Gleichstrom-S-Bahn festhielt (und mit einem oberflächlichen und ungenauen Variantenvergleich begründete): Es sollte ein S-Bahn-Betriebswerk in Buchholz errichtet werden – zum Anschluss der Stadtbahn an dieses Betriebswerk wäre die Verlängerung der S 75 nötig gewesen. Aber: Nach der Vergabe der S-Bahn-Ausschreibung (Stadtbahn und Nord-Süd) vor wenigen Wochen wird die S-Bahn-Werkstatt an der S 5 in Fredersdorf-Vogelsdorf gebaut, der Grund für die Gleichstrom-S-Bahn auf der NVT ist damit weggefallen. In einem kürzlichen Gespräch des BSBB mit Minister Crumbach zeigte er sich für Brandenburg offen, das Thema nochmal aufzurollen. Auch der neue Senat muss das unbedingt tun.

Ungünstig finden wir weiterhin das Wording von einer 'NVT Süd', der BAR-Abschnitt Springpfuhl – Grünauer Kreuz liegt natürlich im Osten der Stadt. Die parallel (zum Teil auf der optimalen Bahntrasse) verlaufende geplante Stadtschnellstraße "TVO" heißt ja auch Tangentiale Verbindung **Ost**.

Hingewiesen wird in der Senatsantwort auf die Website des Senats zur NVT – diese enthält nur sehr dünne Informationen:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/projekte-in-planung/nahverkehrstangente-sued/>.

Dort findet sich auch der Link zur Unterlage des sogenannten Variantenentscheids.

Ferner wird ausgeführt, dass die "S 95" im Nordteil im 20-Minuten-Takt verkehren soll, im Mittel- und im Südteil der NVT im 10-Minuten-Takt. Das ist okay, im Norden verkehrt ja auch noch die S 8.

Der S95-Verkehr soll mit Halbzügen (also mit nur vier Wagen statt acht Wagen) durchgeführt werden – so etwas wurde in Berlin noch nie angesetzt, und ist natürlich ein Irrweg im Hinblick auf die zunehmenden Fahrgastzahlen und die zum Klimaschutz notwendige Verkehrswende.

Im zweiten Teil der Antwort zu 1. wird auf die geplanten S-Bahn-Stationen eingegangen. Die im Text genannten Stationen weichen stark ab von den Stationen auf dem oben verlinkten Plan (am Ende dieses Kommentars angefügt), der viel mehr Stationen aufweist. In dem Plan sieht man auch, dass "Äpfel mit Birnen" verglichen wurden – die Regionalbahn sollte deutlich weniger Bahnhöfe erhalten.

Der Senat plant gemäß seiner Antwort zu 1. also zwischen Springpfuhl und Grünauer Kreuz nur noch vier S-Bahn-Stationen. Den Kreuzungsbahnhof mit der S 5 am Biesdorfer Kreuz möchte er weglassen, fachlich ein schwerer Fehler, denn die S 5 ist eine sogenannte Schwerlastlinie, hier werden starke Umsteigeströme auftreten, und zudem wurde bereits bei der S 5 eine Vorleistung für diesen Bahnhof in Form einer Gleisaufweitung realisiert. Ferner soll der S-Bahnhof Karlshorst Nord weggelassen werden. Auch hier vergisst der Senat, dass die Bahn für die Menschen da ist: Wenn man eine neue Bahnlinie baut, muss man auch Zugänge schaffen. Eine alte verkehrsplanerische Erkenntnis ist, dass es für die Verkehrsmittelwahl nicht auf die Fahrzeit im Fahrzeug ankommt, sondern auf die Reisezeit von Tür zu Tür. Mit anderen Worten: Lieber mehr Bahnhöfe und etwas langsamere Züge als schnelle Züge und umständlichere, längere Zugangswege.

Dass aufgrund der jetzigen mangelhaften TVO-Planung die NVT stellenweise eingleisig geführt werden soll (dies ist für den 10-Minuten-Takt äußerst ungünstig), verschweigt der Senat lieber.

In Antwort zu 2. wird nochmals behauptet, bei einem Einsatz von Vollzügen gegenüber Halbzügen wäre der Nutzen-Kosten-Indikator nicht mehr hinreichend. Hier stimmen aber offenbar die gesetzten Rahmenbedingungen

nicht, denn kürzere Züge können nicht eine derart gravierende Auswirkung haben. Einsatz von Kurz-Zügen ist bei Planungen deutschlandweit sonst nicht bekannt.

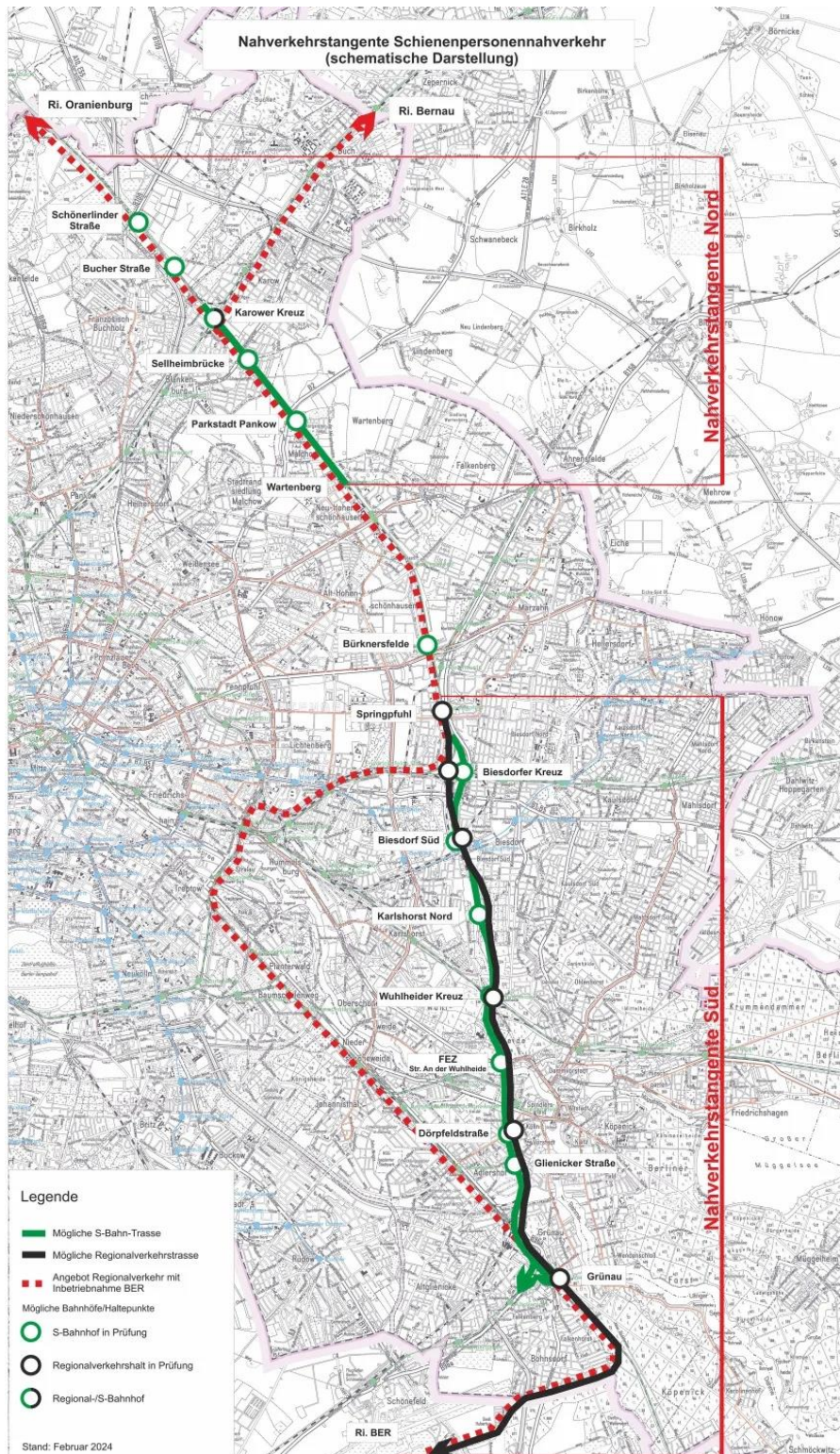
Bei der Antwort zu 4. wird behauptet, der Risikozuschlag von 30 % sei üblich. Dies ist jedoch bisher nicht üblich, solch eine Aussage fordert doch geradezu heraus, dass Baufirmen die Preise nach Belieben erhöhen.

Sehr interessant die Aussage, dass die Variante mit den Halbzügen und nur wenigen Bahnhöfen bereits 7.000 Fahrten pro Werktag nach sich zieht. Davon fast 6.000 Fahrten vom motorisierten Individualverkehr verlagert! Das zeigt wieder einmal, wie sehr der Ausbau von Schienenverkehrsmitteln den Modal Split verändert. Eine alte senatsinterne Prognose aus den 1990er Jahren hatte ergeben, das mit Voll-Zügen und mehr Bahnhöfen 24.000 Fahrgäste am Tag zu erwarten sind. Nach unseren Abschätzungen kann man mit der Regionalbahnvariante, die

ins Umland ausstrahlt, mit dem Deutschlandticket und begleitenden anderen Maßnahmen zur Verkehrswende (attraktive Bahnhöfe, sauber geplante Bus-Zubringer, sichere Fahrradabstellanlagen etc.) mit 40.000 Fahrgästen rechnen. Der mangelhafte Variantenvergleich zwischen S- und Regionalbahn wird beim Planfeststellungsverfahren wie auch beim Finanzierungsantrag zu schwerwiegenden Problemen führen.

Laut Antwort zu 6. ist der südliche Teil der NVT OST immer noch in der Grundlagenermittlung (wie lange schon?), und er sei förderfähig nach dem GVFG. Hierbei ist allerdings zu bedenken, dass in ganz Deutschland immer mehr Vorhaben mit dem GVFG finanziert werden sollen, und dieses daher inzwischen um einiges überzeichnet ist. (Nicht nur) hier hatte der Senat versäumt schneller zu planen. Mit dem derzeitigen Schnecken tempo (gilt auch für andere Projekte "i2030") ist kein Blumentopf mehr zu gewinnen.

Natürlich muss der nächste Senat den grundsätzlichen Senatsbeschluss für die NVT fassen, die (richtige) Planung forcieren und sich energisch um die Finanzierung bemühen. (Zur Not zwei Kilometer weniger Stadtautobahn, und schon hat man die NVT finanziert.) Andere Bundesländer machen es vor: mit dem Einsatz von Eigenmitteln für die Planungen kommt man in der Warteschlange aufs GVFG sehr schnell sehr hoch, und das Geld bekommt man dann später vom Bund zurück. Aber solch ein Vorgehen fand in Berlin (im Gegensatz z.B. zu Brandenburg) bisher nicht statt.



← Senatsplan zur NVT (Quelle siehe o.g. Link)