

Antrag 305/I/2025**FA XI - Mobilität**

Der Landesparteitag möge beschließen:

Nahverkehrstangente Ost als gemeinsames Schienenprojekt der beiden Länder Berlin und Brandenburg weiterentwickeln

1 Der SPD-Landesvorstand, die SPD-
2 Abgeordnetenhausfraktion und die SPD-Mitglieder des
3 Senats werden aufgefordert, mit folgenden Maßnahmen
4 die Nahverkehrstangente Ost als gemeinsames Schie-
5 nenprojekt der beiden Länder Berlin und Brandenburg
6 weiterzuentwickeln.

7

- 8 1. Das geplante Schienenprojekt „Nahverkehrstan-
9 gente Ost“ im Stadtgebiet Berlins hat erhebliche
10 Potenziale, neben der Erschließung innerhalb Ber-
11 lins auch die Stadt-Umland-Verbindungen im Bahn-
12 pendlerverkehr wesentlich zu verbessern.
- 13 2. Das Projekt soll daher in enger Abstimmung beider
14 Bundesländer weitergeführt und als weiteres Pro-
15 jekt in das i2030-Programm aufgenommen werden.
- 16 3. Der im Frühjahr 2024 einseitig durch damalige Se-
17 natorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Um-
18 welt getroffene „Systementscheid“ zugunsten einer
19 Gleichstrom-S-Bahn soll aufgehoben werden, um
20 eine ergebnisoffene Variantenentscheidung treffen
21 zu können.
- 22 4. Dabei soll der schrittweise Ausbau der bestehenden
23 und mit Oberleitung elektrifizierten Gleisanlagen
24 des Berliner Außenrings um weitere Gleise und Ver-
25 bindungskurven mit einer Halte- und Taktkonzepti-
26 on analog der S-Bahn-Variante für einen verdichte-
27 ten Regionalverkehr (Regio-S-Bahn) und der Durch-
28 bindung der Linien weit in das Umland betrachtet
29 werden.
- 30 5. Die beiden Länder sollen für beide Varianten in
31 einer frühen Phase überschlägige Nutzen-Kosten-
32 Untersuchungen durchführen, um die Förderfähig-
33 keit aus dem GVFG-Bundesprogramm absichern zu
34 können; darüber hinaus sind gemeinsam mit dem
35 Bund und der DB InfraGo weitere Förder- und Finan-
36 zierungsmöglichkeiten (vor allem für die Variante
37 ohne S-Bahn) aus anderen Programmen zu prüfen.

38

Begründung

40 Der im Frühjahr 2024 durch die damalige Senatorin ver-
41 kündete „Systementscheid“ für den Neubau einer sepa-
42 raten S-Bahn-Strecke zwischen Springpfuhl und Grün-
43 au/Altglienicke fußte auf einem Kurzgutachten mit fach-
44 lich erheblich zweifelhafter Methodik. Trotz geringe-
45 ren Investitionskosten wurde die Regionalbahn-Variante
46 schlechter bewertet, weil eine geringere Taktung und
47 weniger Haltepunkte unterstellt wurden. Moderner Ver-
48 kehr mit S-Bahn-ähnlichen Regionalverkehrsfahrzeugen

Empfehlung der Antragskommission

Erledigt durch 184/II/2024 (Konsens)

49 auf Oberleitungsgleisen kann jedoch ebenso in dichten
50 Takt und kurzen Halteabständen verkehren, bis auf Berlin
51 und Hamburg werden sämtliche weitere S-Bahn-Systeme
52 in Deutschland technisch so betrieben.

53
54 Die damalige Systementscheidung wurde soweit bekannt
55 ohne Abstimmung mit dem Land Brandenburg getroffen.
56

57 Folgende Vorteile für die Regionalverkehrsvariante wur-
58 den nicht oder nur unzureichend bei der damaligen Un-
59 tersuchung betrachtet:

- 60 • Nur so ist die direkte Anbindung weiter Teile des
61 nördlichen, östlichen und südlichen Berliner Umlan-
62 des mit schnellen Bahnbindungen an den Ostteil
63 Berlins möglich, z.B. in Form einer Regio-S-Bahn (sie-
64 he Konzept Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg).
- 65 • Der Flughafen BER ist auf direktem und schnellem
66 Weg aus Richtung Berlin (via Grünau) anstatt des
67 Umweg mit der S-Bahn (via Waßmannsdorf) er-
68 reichbar.
- 69 • Die bestehende überwiegend zweigleisige und mit
70 Oberleitung elektrifizierte Bahnanlage kann stufen-
71 und abschnittsweise ausgebaut werden, auf Teilab-
72 schnitten ist die Strecke heute schon mehr als zwei-
73 gleisig
- 74 • Der bauliche Aufwand an den vielen Verbindungs-
75 strecken und Überwerfungsbauwerken zu den kreu-
76 zenden Radialen (Grünauer Kreuz, Kreuz Wuhlhei-
77 de, Biesdorfer Kreuz) ist deutlich geringer beim Be-
78 standsausbau (mit Oberleitung) statt beim Neubau
79 einer separierten S-Bahn-Strecke (mit Stromschie-
80 nen).
- 81 • Gleiches gilt für den Umfang der erforderlichen
82 Betriebsunterbrechungen während der Bauphase.
83 Der Berliner Außenring mit seinen Verbindungs-
84 kurven zu den Radialen ist heute schon stark
85 durch den Schienengüterverkehr, den Regionalver-
86 kehr und Zuführungsfahrten zum ICE-Werk Rum-
87 melsburg ausgelastet, längere baubedingte Unter-
88 brechungen sind möglichst zu vermeiden.
- 89 • Der mehrgleisige Ausbau mit Oberleitung lässt ei-
90 ne deutlich flexiblere Betriebsführung von Regio-
91 nalverkehr, Güterverkehr und Abstellfahrten für den
92 Fernverkehr zu.
- 93 • Die Förder- und Finanzierungsoptionen beim Aus-
94bau der Bestandsstrecke für mehrere Verkehrsarten
95 sind größer als bei einer reinen S-Bahn-Strecke (hier
96 nur GVFG-Bundesprogramm), z.B. im Bedarfsplan
97 Schiene (Knoten Berlin), im Rahmen der Leistungs-
98 und Finanzierungsvereinbarung sowie bei europäi-
99 schen Programmen (CEF) aufgrund der Bedeutung
100 des Abschnittes u.a. für den Güterverkehr in den
101 transeuropäischen Netzen.

102 • Verkehrsleistungen im Regionalverkehr sind
103 günstiger beim Zuschussbedarf für die SPNV-
104 Aufgabenträger als Verkehrsleistungen der
105 Gleichstrom-S-Bahn; langfristig sind damit er-
106 hebliche Kosteneinsparungen verbunden.