

**Antrag 305/I/2025****FA XI - Mobilität****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Erledigt durch 184/II/2024 (Konsens)****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 „Nahverkehrstangente Ost“ im Stadtgebiet Berlins hat erhebliche  
9 Potenziale, neben der Erschließung innerhalb Ber-  
10 lins auch die Stadt-Umland-Verbindungen im Bahn-  
11 pendlerverkehr wesentlich zu verbessern.
  - 12 2. Das Projekt soll daher in enger Abstimmung beider  
13 Bundesländer weitergeführt und als weiteres Pro-  
14 jekt in das i2030-Programm aufgenommen werden.
  - 15 3. Der im Frühjahr 2024 einseitig durch damalige Se-  
16 natorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Um-  
17 welt getroffene „Systementscheid“ zugunsten einer  
18 Gleichstrom-S-Bahn soll aufgehoben werden, um  
19 eine ergebnisoffene Variantenentscheidung treffen  
20 zu können.
  - 21 4. Dabei soll der schrittweise Ausbau der bestehenden  
22 und mit Oberleitung elektrifizierten Gleisanlagen  
23 des Berliner Außenrings um weitere Gleise und Ver-  
24 bindungskurven mit einer Halte- und Taktkonzepti-  
25 on analog der S-Bahn-Variante für einen verdichte-  
26 ten Regionalverkehr (Regio-S-Bahn) und der Durch-  
27 bindung der Linien weit in das Umland betrachtet  
28 werden.
  - 29 5. Die beiden Länder sollen für beide Varianten in  
30 einer frühen Phase überschlägige Nutzen-Kosten-  
31 Untersuchungen durchführen, um die Förderfähig-  
32 keit aus dem GVFG-Bundesprogramm absichern zu  
33 können; darüber hinaus sind gemeinsam mit dem  
34 Bund und der DB InfraGo weitere Förder- und Finan-  
35 zierungsmöglichkeiten (vor allem für die Variante  
36 ohne S-Bahn) aus anderen Programmen zu prüfen.

37

**38 Begründung**

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

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

Die damalige Systementscheidung wurde soweit bekannt ohne Abstimmung mit dem Land Brandenburg getroffen.

Folgende Vorteile für die Regionalverkehrsvariante wurden nicht oder nur unzureichend bei der damaligen Untersuchung betrachtet:

- Nur so ist die direkte Anbindung weiter Teile des nördlichen, östlichen und südlichen Berliner Umlandes mit schnellen Bahnanbindungen an den Ostteil Berlins möglich, z.B. in Form einer Regio-S-Bahn (siehe Konzept Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg).
- Der Flughafen BER ist auf direktem und schnellem Weg aus Richtung Berlin (via Grünau) anstatt des Umweg mit der S-Bahn (via Waßmannsdorf) erreichbar.
- Die bestehende überwiegend zweigleisige und mit Oberleitung elektrifizierte Bahnanlage kann stufen- und abschnittsweise ausgebaut werden, auf Teilstrecken ist die Strecke heute schon mehr als zweigleisig
- Der bauliche Aufwand an den vielen Verbindungsstrecken und Überwerfungsbauwerken zu den kreuzenden Radialen (Grünauer Kreuz, Kreuz Wuhlheide, Biesdorfer Kreuz) ist deutlich geringer beim Bestandsausbau (mit Oberleitung) statt beim Neubau einer separierten S-Bahn-Strecke (mit Stromschienen).
- Gleiches gilt für den Umfang der erforderlichen Betriebsunterbrechungen während der Bauphase. Der Berliner Außenring mit seinen Verbindungskurven zu den Radialen ist heute schon stark durch den Schienengüterverkehr, den Regionalverkehr und Zuführungsfahrten zum ICE-Werk Rummelsburg ausgelastet, längere baubedingte Unterbrechungen sind möglichst zu vermeiden.
- Der mehrgleisige Ausbau mit Oberleitung lässt eine deutlich flexiblere Betriebsführung von Regionalverkehr, Güterverkehr und Abstellfahrten für den Fernverkehr zu.
- Die Förder- und Finanzierungsoptionen beim Ausbau der Bestandsstrecke für mehrere Verkehrsarten sind größer als bei einer reinen S-Bahn-Strecke (hier nur GVFG-Bundesprogramm), z.B. im Bedarfsplan Schiene (Knoten Berlin), im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sowie bei europäischen Programmen (CEF) aufgrund der Bedeutung des Abschnittes u.a. für den Güterverkehr in den 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.