

Antrag

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Zweiten Bahnring in Berlin schließen: Nahverkehrstangente Ost als gemeinsames Schienenprojekt mit Brandenburg vorantreiben

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

1. Das geplante Schienenprojekt „Nahverkehrstangente Ost“ im Stadtgebiet Berlins hat erhebliche Potenziale, neben der Erschließung innerhalb Berlins auch die Stadt-Umland-Verbindungen im Bahnpendlerverkehr wesentlich zu verbessern.
2. Das Projekt soll daher in enger Abstimmung beider Bundesländer weitergeführt und als weiteres Projekt in das i2030-Programm aufgenommen werden.
3. Der im Frühjahr 2024 einseitig durch die damalige Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt getroffene „Systementscheid“ zugunsten einer Gleichstrom-S-Bahn soll aufgehoben werden, um eine ergebnisoffene Variantenentscheidung treffen zu können.
4. Dabei soll der schrittweise Ausbau der bestehenden und mit Oberleitung elektrifizierten Gleisanlagen des Berliner Außenrings um weitere Gleise und Verbindungskurven mit einer Halte- und Taktkonzeption analog der S-Bahn-Variante für einen verdichteten Regionalverkehr (Regio-S-Bahn) und der Durchbindung der Linien weit in das Umland betrachtet werden.
5. Die beiden Länder sollen für beide Varianten in einer frühen Phase überschlägige Nutzen-Kosten-Untersuchungen durchführen, um die Förderfähigkeit aus dem GVFG-Bundesprogramm absichern zu können; darüber hinaus sind gemeinsam mit dem Bund und der DB InfraGo weitere Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten (vor allem für die Variante ohne S-Bahn) aus anderen Programmen zu prüfen.

Dem Abgeordnetenhaus ist erstmals zum 31. Oktober 2025 und danach jährlich zu berichten.

Begründung

Bereits der Fachausschuss Mobilität der SPD Berlin und der Arbeitskreis Verkehr der SPD Brandenburg haben einen wortgleichen Antrag beschlossen. Damit wird die Bedeutung der Zusammenarbeit beider Länder für die erfolgreiche Umsetzung der schienengebundenen Nahverkehrstangente betont. Dieses Projekt ist auch deshalb so wichtig, da das vom Mobilitätsgesetz vorgeschriebene Prinzip „Schiene vor Straße“ zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes bei allen Mobilitätsprojekten berücksichtigt werden muss. Eine zeitgemäße Anbindung des Berliner Ostens muss somit über die schienengebundene Nahverkehrstangente Ost erfolgen. Aus diesem Grund soll das Planfeststellungsverfahren für die TVO zeitlich mit demjenigen für die Nahverkehrstangente parallelisiert werden, um eine Verhinderungsplanung durch die TVO zu vermeiden. Dieses Anliegen wollen wir durch einen entsprechenden Beschluss des Abgeordnetenhauses stärken.

Auch die SPD Berlin und Brandenburg verwiesen bereits darauf, dass der im Frühjahr 2024 verkündete „Systementscheid“ für den Neubau einer separaten S-Bahn-Strecke zwischen Springpfuhl und Grünau/Altglienicke auf einem Kurzgutachten mit fachlich erheblich zweifelhafter Methodik fußte. Trotz geringeren Investitionskosten wurde die Regionalbahn-Variante schlechter bewertet, weil eine geringere Taktung und weniger Haltepunkte unterstellt wurden. Moderner Verkehr mit S-Bahn-ähnlichen Regionalverkehrsfahrzeugen auf Oberleitungsgleisen kann jedoch ebenso in dichtem 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 ausreichende 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 Berlin (via Grünau) erreichbar anstatt des Umweg mit der S-Bahn (via Waßmannsdorf).
- Die bestehende überwiegend zweigleisige und mit Oberleitung elektrifizierte Bahnanlage kann stufen- und abschnittsweise ausgebaut werden; auf Teilabschnitten 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.
- Verkehrsleistungen im Regionalverkehr sind günstiger beim Zuschussbedarf für die SPNV-Aufgabenträger als Verkehrsleistungen der Gleichstrom-S-Bahn; langfristig sind damit erhebliche Kosteneinsparungen verbunden.

Berlin, den 13. Mai 2025

Jarasch Graf Kapek
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
Bündnis 90/Die Grünen