

Antrag

der SPD-Fraktion,
der CDU-Fraktion und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Mehr Investitionen in die Schieneninfrastruktur - Wir beschleunigen den Brandenburger ÖPNV

Eine zukunftsfähige und leistungsstarke Infrastruktur in allen Regionen Brandenburgs ist Voraussetzung für Wohlstand, Lebensqualität und wirtschaftliche Entwicklung. Der Bevölkerungszuwachs, die zunehmenden Verflechtungen zwischen den Bundesländern Berlin und Brandenburg, das steigende Verkehrsaufkommen und ein Wandel in den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen stellen neue Herausforderungen für die öffentliche Infrastruktur, unsere Mobilitätsangebote und ihre Vernetzung dar. Nur ein attraktiver Schienennahverkehr kann die Menschen zum Umsteigen vom Auto auf die Bahn motivieren. Bereits im Oktober 2017 wurde eine „Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg - i2030“ abgeschlossen. Die zügige Umsetzung der i2030-Projekte mit derzeit geschätzt 5 bis 6 Milliarden Euro wird das wichtigste Klimaschutz- und Investitionsvorhaben der Länder Berlin und Brandenburg, des Bundes und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Verkehrsbereich für die kommenden Jahre sein. Nur mit zusätzlicher Infrastruktur kann das Zugangebot durch Mehrbestellungen deutlich ausgeweitet werden.

In i2030 sollen folgende Projekte in acht Korridoren - wobei sieben sich auf Brandenburg auswirken - und bei der S-Bahn vorbereitet und umgesetzt werden:

- die Stärkung des Regionalverkehrs und die Erhöhung der Kapazität der Hamburger Bahn zwischen Nauen und Berlin für den Regional- und Fernverkehr, der Ausbau des Knotens Spandau sowie die Verlängerung der S-Bahn von Berlin-Spandau nach Falkensee/Finkenkrug,
- die Direktanbindung des Prignitz-Express (RE 6) nach Berlin Gesundbrunnen, eine Taktverdichtung und Bahnsteigverlängerungen im Regionalverkehr zwischen Berlin und Neuruppin sowie die S-Bahn-Verlängerung nach Velten,
- die Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke der Heidekrautbahn und die Führung der Züge sowohl über Wilhelmsruh als auch über Berlin-Karow nach Gesundbrunnen, der Umbau des Bahnhofs Birkenwerder,
- die Gleisentflechtung und der Ausbau des Bahnhofs Königs Wusterhausen sowie der zweigleisige Ausbau zwischen Lübbenau - Vetschau - Cottbus,

- die Verlängerung der S-Bahn von Blankenfelde nach Rangsdorf mit Halt in Dahlewitz-Rolls Royce und der schnellstmögliche Wiederaufbau der Dresdner Bahn für den Regionalverkehr zwischen Berlin-Südkreuz und Blankenfelde,
- der zweigleisigen Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn als schnelle Regionalbahnstrecke zwischen Griebnitzsee und Potsdamer Platz unter anderem zur Verbesserung der Verkehrsanbindung des Raumes Brandenburg/Havel, Potsdam und TKS (Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf) und zur Entlastung der Berliner Stadtbahn sowie die Verlängerung der S-Bahn von Teltow Stadt nach Stahnsdorf (Sputendorfer Straße),
- die nachhaltige Erhöhung der Sitzplatzkapazität und die Verlängerung von Bahnsteigen an der Regional-Express-Linie 1 für den Einsatz von 210 Meter langen Zügen und
- 35 Maßnahmen zum Ausbau des Berliner S-Bahnnetzes und zur Verdichtung der Brandenburger S-Bahn-Linien auf einen 10-Minuten-Takt (mindestens in der Hauptverkehrszeit), unter anderem durch abschnittswise zweigleisigen Ausbau.

Neben den Projekten innerhalb „i2030“ sind, wie auch im Koalitionsvertrag festgelegt, dafür notwendige Verknüpfungsstellen und Streckenausbauten aus anderen Programmen ebenso voranzutreiben, wie beispielsweise:

- zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Stettiner Bahn zwischen Angermünde und Stettin,
 - zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Lehrter Stammstrecke,
 - Ertüchtigung der Strecken Berlin-Werneuchen und Potsdam-Beelitz.
1. Der Landtag anerkennt den mit i2030 und dem Landesnahverkehrsplan (LNVP) 2018 begonnenen Prozess der Schaffung von Planungsvorlauf und setzt sich für eine zügige Umsetzung des oben beschriebenen Zielkonzeptes ein. Dabei ist so weit wie möglich auf eine zeit- und kostenaufwändige Prüfung einer Vielzahl von Ausbauvarianten zu verzichten, um gemeinsam mit dem Land Berlin und dem Bund über Vorzugsvarianten gemäß Zielkonzept entscheiden zu können. Der Landtag ist sich bewusst, dass für die Verbesserung des ÖPNVs mittel- bis langfristig mehr finanzielle Mittel zur Verfügung stehen müssen. Neben dem Einsatz von Landesmitteln ist auch die maximale Einwerbung von EU- und Bundesmitteln für gemeinsame Projekte in den Ländern Brandenburg und Berlin erforderlich. Die Erarbeitung der Vorlage und der Vorschläge soll auf Grundlage der jetzt im Haushalt bzw. in der mittelfristigen Finanzplanung eingestellten Mittel erfolgen.
 2. Die Landesregierung wird aufgefordert,
 - a) bis Jahresende 2021 eine Zeitachse für die Umsetzung des Zielkonzeptes in allen Korridoren vorzulegen. In dieser Vorlage sollen schneller realisierbare Zwischenschritte und Teilmaßnahmen und auch die Einsatzmöglichkeiten von innovativen neuen Fahrzeugkonzepten (batterieelektrische und Wasserstoffantriebe) zur Überbrückung von Elektrifizierungslücken benannt werden.

Nach 2021 sollen die Fortschritte aller für Brandenburg relevanten Projekte des Lenkungskreises „i2030“ und des „DeutschlandTAKTES“ dem Ausschuss für Infrastruktur halbjährlich in einem schriftlichen Bericht vorgelegt werden;

- b) Vorschläge zu unterbreiten, wie zusätzlich bereitgestellte Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes für die Projekte abgerufen werden können;
- c) alle Instrumente der Planungsbeschleunigung zu nutzen und zu prüfen, ob eine Beschleunigung der erforderlichen Planungsphasen durch den Abschluss von Sammelfinanzierungsvereinbarungen der Länder, des Bundes und der DB möglich ist;
- d) sich gegenüber der Deutschen Bahn AG und dem Bund dafür einzusetzen, die personellen und finanziellen Ressourcen deutlich zu verstärken, um eine schnellere Planung und Realisierung von Maßnahmen im Bereich S-Bahn und Regionalverkehr zu erreichen.

Begründung:

Eine dichte Taktung, ein komfortabler und schneller Zugverkehr sorgt dafür, dass zunehmend Pendler auf den öffentlichen Verkehr umsteigen. Während 1997 noch 264 Mio. Fahrgäste im Jahr die S-Bahn nutzten, waren es 2018 schon 478 Mio. Nutzer. Im Regionalverkehr stiegen die Fahrgastzahlen von 32 Mio. 1997 auf 87,7 Mio. im Jahr 2018.

Der Verkehr steht für rd. 1/5 der CO₂-Belastungen sowie rd. 1/4 des Endenergieverbrauches. Daher sind alternative Antriebe in der Mobilität ein zunehmender Wirtschaftsfaktor sowie eine zentrale Herausforderung für die Energie- und Verkehrswende sowie die Mobilität der Zukunft.

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur erfolgt in Brandenburg im Rahmen des Bundesverkehrswegplans 2030 (BVWP 2030), des Deutschland-TAKTES, der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III), des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) und von i2030-Projekten. Das Land Brandenburg finanziert bereits jetzt die i2030-Projekte anteilig bei Planung und Koordination. Für die kommenden Baumaßnahmen sollen Bundesmittel wie ein deutlich aufgestocktes Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und auf europäischer Ebene das Connecting Europe Facility-Programm (CEF-Programm) genutzt werden. Dazu müssen die Projekte schnellstmöglich entscheidungs- und bewilligungsreif sein, um vorhandene Bundes- und EU-Gelder abrufen zu können.

Der Bund stellt für die kommenden Jahre erhebliche finanzielle Mittel für die Schiene in Aussicht:

- für die Elektrifizierung von regionalen Schienenstrecken,
- die Bedarfsplanmittel im Zeitraum der mittelfristigen Finanzplanung werden auf 2 Mrd. Euro pro Jahr erhöht,

- die Mittel für Investitionsvorhaben im Nahverkehr nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) werden auf 1 Mrd. Euro pro Jahr ab 2021 und 2 Mrd. Euro pro Jahr ab 2025 erhöht sowie die Förderquoten erhöht. Der § 11 (2) GVFG ermöglicht dem Aufgabenträger übergreifende Schienenverkehrsprojekte von besonderer Bedeutung beschleunigt realisieren zu können (z. B. Schienen-verkehrsknoten in Mischnutzung aus S-Bahn und anderen Verkehrsarten),
- die dritte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) mit einer Laufzeit von zehn Jahren umfasst jährlich 5,1 Mrd. Euro bzw. 86 Mrd. Euro insgesamt für den Erhalt der Bundesschienenwege, darin sind Mittel für kapazitätsschonendes Bauen verankert,
- der Bund erhöht das Eigenkapital der DB AG um 1 Mrd. Euro pro Jahr bis 2030 (insgesamt 11 Mrd. €), davon sind 1,4 Mrd. € für die Umsetzung kleiner und mittelgroßer Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen. Zum Ausgleich der wirtschaftlichen Folgen des Ausstiegs aus der Kohleverstromung hat sich der Bund zu strukturpolitischen Hilfen in den betroffenen Regionen im Rahmen eines Strukturstärkungsgesetzes verpflichtet. Das Gesetz definiert dazu ein Maßnahmenportfolio mit insgesamt 39 Schieneninfrastrukturmaßnahmen.

In der nächsten Förderperiode der EU (2021 - 2027) stehen der Metropolregion Berlin als überlasteter Knotenpunkt der Transeuropäischen Netze („urban node“) und wegen der hohen Priorität des Nordsee-Baltikum-Korridors, zu dem auch die Potsdamer Stammbahn und die Hamburger Bahn zuzuordnen sind, spezielle Förderprogramme zur Verfügung, die allerdings vom Bund bzw. DB Netz zusammen mit den Ländern beantragt werden müssen. Insbesondere für diese Maßnahmen ist der Vorplanungsprozess zu beschleunigen. Für diese Maßnahmen sind daher zügig Finanzierungsvereinbarungen für den vollständigen Planungsprozess zu erarbeiten und mit dem Bund bzw. der Deutschen Bahn AG zu unterzeichnen. Ziel ist es, die Voraussetzungen für eine Antragstellung in der neuen EU-Förderperiode zu erfüllen. Das Land Brandenburg soll hier zusammen mit dem Land Berlin in finanzielle Vorleistung zu gehen und diese Planungen haushaltsrechtlich zu untersetzen.