

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Mario Czaja (CDU)**

vom 09. September 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. September 2019)

zum Thema:

Ausbau der Ostbahn wird verschlafen – Stärkung des ÖPNV in Mahlsdorf und Verflechtungsraum nicht in Sicht

und **Antwort** vom 18. September 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Sep. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Mario Czaja (CDU)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20966
vom 09. September 2019
über
Ausbau der Ostbahn wird verschlafen – Stärkung des ÖPNV in Mahlsdorf und
Verflechtungsraum nicht in Sicht

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Welche konkreten Initiativen wurden gestartet, um weitere Bundesprogramme für die Finanzierung des infrastrukturellen Ausbaus der Ostbahn heranzuziehen (siehe Drs. 18/ 17 837)?

Frage 2:

Welche Ergebnisse konnten dabei erzielt werden?

Frage 3:

Welche Abstimmungen mit dem Bund sind dazu erfolgt (bitte konkrete Daten/ Schriftverkehre benennen)?

Antwort zu Frage 1, 2, und 3:

Der Senat von Berlin hat gemeinsam mit der Landesregierung Brandenburg auf Fachebene und auf „Spitzentreffen“ mit Vertretern der Bundesregierung bzw. des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Nichtberücksichtigung des zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierung der Ostbahn im Bundesverkehrswegeplan 2030 kritisiert und gleichzeitig die Erwartung übermittelt, dass diese Maßnahme im Rahmen des Sonderprogramms zur Elektrifizierung und/oder im Rahmen des geplanten „Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen“ als „europäisches Projekt“ Berücksichtigung finden soll. Die Ostbahn war u. a. Besprechungspunkt bei der Sitzung der AG Verkehr der Deutsch-Polnischen Regierungskommission auf Fachebene am 19./20.02.2019 in Breslau und Görlitz und beim „Bahngipfel“ am 08.05.2019 in Breslau, an dem die Vertreterin und die Vertreter der deutschen und polnischen Regierung, Staatssekretär Streese, Ministerin Schneider und Ministerpräsident Woidke (in

seiner Funktion als Koordinator der Bundesregierung für die deutsch-polnische Zusammenarbeit) teilnahmen.

Leider war das BMVI bisher nicht in Lage, das im Koalitionsvertrag angekündigte Sonderprogramm zur Elektrifizierung regionaler Strecken umzusetzen, die Förderkriterien vorzulegen und das Sonderprogramm haushaltsmäßig zu untersetzen. Vor dem Hintergrund der laufenden Haushaltsberatungen des Bundes befürchtet der Senat, dass das Sonderprogramm für Elektrifizierung nicht enthalten sein wird, so dass die Länder Berlin und Brandenburg parallel weitere Optionen der Finanzierung verfolgen.

Im Rahmen des Bund-Länder-Arbeitskreises Elektrifizierung hat das BMVI am 21.01.2019 das Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“ aufgelegt. Ziel ist es, Strecken mit überwiegendem Güterverkehrsnutzen zu elektrifizieren, die als Ausweichrouten für stark befahrene Korridore dienen, und dadurch Elektrifizierungslücken zu schließen. Im ersten Schritt sind von den Ländern Projektvorschläge eingereicht worden, welche diesen Zielen dienen. In diesem Zusammenhang wurde die Ostbahn als Ausweichroute für die Frankfurter Bahn und die Stettiner Bahn angemeldet.

Der Senat von Berlin und die Landesregierung Brandenburg sehen die Nutzung des EU Förderprogramms CEF („Connecting Europe Facilities“) in der nächsten Förderperiode der EU 2021 – 2027 als chancenreich an, um Vorplanungen und die bauliche Umsetzung zu unterstützen. Dieses Programm ist auch mit Programmen des Bundes kombinierbar. Voraussetzung ist eine Aufnahme der Ostbahn als Ergänzungsstrecke zum Transeuropäischen Vorrangkorridor NSB („North Sea Baltic“, auch als „Rail Baltica“ bezeichnet). Berlin und Brandenburg werden zusammen mit dem für Raumordnung zuständigen Bundesministerium bei der nächsten Revision der Transeuropäischen Netze in Brüssel 2020 initiativ werden. Hierzu wurden bereits wichtige Vorarbeiten geleistet:

Am 08.08.2019 hatten Senatorin Günther, Ministerin Schneider und der Marschall der Wojewodschaft Lubuskie Marcin Jabłoński ein Memorandum unterzeichnet, in dem sich die Länder Berlin, Brandenburg und die benachbarte Wojewodschaft gemeinsam verpflichten, für den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Berlin – Kostrzyn (Küstrin) – Gorzów (Landsberg an der Warthe) – Piła (Schneidemühl) koordinierend tätig zu werden. Dieses Dokument ist wichtig für eine erfolgreiche Antragstellung bei der Europäischen Union, um die grenzüberschreitende Zusammenarbeit nachzuweisen.

Das Land Berlin konnte durch die enge Zusammenarbeit mit der EU-Kommission und der EU-Korridor-Beauftragten in den EU INTERREG – Projekten RBGC (Rail Baltica Growth Corridor) die Europäische Union auf die europäische Bedeutung dieser Bahnverbindung aufmerksam machen.

Die Wojewodschaft Lubuskie hat es geschafft, dass der Abschnitt vom Grenzbahnhof Kostrzyn nach Gorzów mit EU Förderprogrammen saniert und auf eine Geschwindigkeit für 120 km/h angehoben wurde. Gleichzeitig wurde vor kurzem das Viadukt östlich von Gorzów saniert und auch Vorleistungen für eine spätere Elektrifizierung berücksichtigt. Derzeit erfolgen erste Vorplanungen für eine Elektrifizierung. Auf polnischer Seite könnte eine Finanzierung aus dem Sonderprogramm „KOLEJ+“ erfolgen.

Frage 4:

Welche konkreten Versuche wurden unternommen, die Maßnahme im Rahmen des Programms i2030 zu realisieren?

Frage 5:

Warum blieb die Maßnahme unberücksichtigt?

Antwort zu Frage 4 und 5:

Die am 04.10.2017 von den Ländern Berlin und Brandenburg mit der Deutschen Bahn AG geschlossene "Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg - i2030" hat das Ziel, die Verkehrsbeziehungen für die Pendlerinnen und Pendler in der Hauptstadtregion zu verbessern und zusätzliche Verkehre auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern. Dazu wurden im Vorfeld von i2030 im Rahmen der Korridor-Untersuchungen des Verkehrsverbundes Berlin - Brandenburg für die Stadt-Umland-Verkehre die Defizite und Handlungsbedarfe bezüglich der Verkehrsangebote im Regionalverkehr und für die S-Bahn identifiziert. Die Korridore mit den größten Defiziten im Angebot und den drängendsten Handlungsbedarfen werden daher im Rahmen von i2030 prioritär geplant und weiter vorangetrieben.

Die für die Ostbahn identifizierten Defizite und Handlungsbedarfe sind dem gegenüber geringer, so dass dieser Korridor keinen Eingang in i2030 fand. An dieser Einschätzung hat sich bislang nichts geändert.

Anzumerken ist jedoch, dass der zweigleisige Ausbau der S-Bahn-Strecke nach Strausberg mit dem Ziel der Einrichtung eines 10-Minuten-Taktes im Teilprojekt „Berliner S-Bahn“ von i2030 untersucht wird.

Berlin, den 18. September 2019

In Vertretung

Ingmar Streese

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz