

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 3902

der Abgeordneten Steeven Bretz (CDU-Fraktion) und Rainer Genilke (CDU-Fraktion)

Drucksache 6/9596

Planung und Realisierung der Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen von „i2030“

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Fragesteller:

Die Länder Brandenburg und Berlin sowie die Deutsche Bahn haben am 4. Oktober 2017 eine Rahmenvereinbarung über ein Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg unterzeichnet. Unter dem Begriff „i2030“ enthält die Vereinbarung eine Liste von Infrastrukturprojekten, deren Planung und Realisierung für die Zukunft des Schienenverkehrs in der Region von entscheidender Bedeutung ist.

Auf Grundlage eines Gesamtkonzepts für den Nahverkehr werden Infrastruktur-Varianten in folgenden Korridoren untersucht:

- Berlin-Spandau-Nauen
- Potsdamer Stammbahn
- Prignitz Express/Velten
- Nordbahn/Heidekrautbahn
- RE1
- Berlin-Dresden/Rangsdorf
- Berlin-Cottbus/Bahnhof Königs Wusterhausen

1. Wie oft und wann haben bereits Sitzungen des Lenkungskreises zu „i2030“ stattgefunden? Wer hat für das Land Brandenburg an diesen Sitzungen jeweils teilgenommen? Welche zukünftigen Sitzungstermine sind geplant?

zu Frage 1:

Seit Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung fanden insgesamt 3 Lenkungskreise statt (29.11.2017, 02.03.2018 und 18.06.2018). Die nächste Sitzung ist für den 22.10.2018 geplant. An den Terminen hat Infrastrukturministerin Kathrin Schneider in Begleitung der Leitungsebene der zuständigen Fachabteilung teilgenommen.

2. Die Rahmenvereinbarung sieht vor, dass gesonderte Arbeitsgruppen eingesetzt werden können. Zu welchen Themen wurden Arbeitsgruppen eingesetzt? Wann haben Sitzungen der Arbeitsgruppen stattgefunden? Wer hat für das Land Brandenburg an diesen Sitzungen jeweils teilgenommen?

3. Welche Prüfungen und Untersuchungen finden zu den oben genannten „i2030“-Korridoren derzeit im Einzelnen statt? Welche Varianten innerhalb der einzelnen Korridore werden jeweils geprüft beziehungsweise untersucht (bitte vollumfassende Auflistung der in Prüfung befindlichen Varianten pro Korridor)?

zu Fragen 2 und 3:

Arbeitsgruppen wurden vor allem für die fachlich-inhaltliche Ausgestaltung der einzelnen Infrastrukturprojekte gebildet, aber auch für weiterführende Fragen der Finanzierung oder Kommunikation. Ziel der gemeinsamen Sitzungen ist die Feststellung der aktuellen Projektstände, die Abstimmung der nächsten Arbeitsschritte sowie die Verteilung von Arbeitsaufträgen (auch Auslösen von Planungsaufträgen). Die Arbeitsgruppen haben ihre Arbeit zeitnah nach Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung aufgenommen und führen diese in regelmäßigen Abständen fort. An den Sitzungen nehmen Vertreter/-innen der entsprechenden Fachabteilung des MIL teil.

Es werden folgende Varianten untersucht:

- Berlin-Spandau-Nauen: Stärkung Regionalverkehr und/ oder Stärkung S-Bahn-Verkehr
- Potsdamer Stammbahn: Reaktivierung der Stammbahn sowie der Strecke von Teltow Stadt nach Stahnsdorf im Regional- und/ oder S-Bahnverkehr
- PrignitzExpress/ Velten: zweigleisiger Ausbau S-Bahn und eigenständiges Fernbahngleis bis Tegel, zweigleisiger Ausbau Tegel bis Velten im Gemeinschaftsbetrieb Fern- bzw. Regionalbahn und S-Bahn, Ausbau Regionalverkehrsstrecke zwischen Hennigsdorf und Neuruppin
- Nordbahn/ Heidekrautbahn: Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn und Einbindung nach Berlin-Gesundbrunnen, Errichtung eines Regionalbahnhalts in Birkenwerder
- RE1 Magdeburg – Berlin – Eisenhüttenstadt: Anpassung der Bahnsteiglängen für längere Züge und Überprüfung der Sicherungstechnik
- Berlin – Dresden/ Rangsdorf: S-Bahnverlängerung bis Rangsdorf, Neuerrichtung eines Regionalbahnhalts „Dahlewitz Rolls Royce“

4. Werden externe Experten oder Sachverständige in die Untersuchungen einbezogen? Falls Ja: Wer und mit welchem Auftrag?

zu Frage 4:

Vorhabenträger der i2030-Infrastrukturprojekte sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) der Deutschen Bahn AG. Ihnen obliegt im Rahmen der aktuell laufenden Leistungsphase 1 nach HOAI die Möglichkeit der Beauftragung Dritter. Von dieser Möglichkeit wird mitunter für die Erstellung von Trassierungsstudien Gebrauch gemacht (Beauftragung von externen Planungsbüros). Leistungen wie z. B. Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen werden dagegen i. d. R. durch Fachpersonal der EIU selbst durchgeführt.

5. Aus welchen Quellen stehen in den nächsten Jahren Finanzmittel für „i2030“ jeweils in welcher Höhe zur Verfügung (gegebenenfalls auch vorbehaltlich der Zustimmung im Rahmen von Haushaltsberatungen)?

zu Frage 5:

Für 2018 stehen 10 Mio. Euro aus dem Nachtragshaushalt des Landes zu Verfügung. Ab 2019 ist derselbe Betrag jährlich im Entwurf für den Doppelhaushalt 2019/20 sowie in der mittelfristigen Finanzplanung bis 2022 vorgesehen. Dafür sollen Regionalisierungsmittel in Anspruch genommen werden.

6. Welche Entscheidungen wurden seit der Gründung des Lenkungskreises bereits zu einzelnen Korridoren getroffen?

zu Frage 6:

Im letzten Lenkungskreis (18.06.2018) wurde die Beschleunigung der Planungen für die Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn bis nach Berlin-Wilhelmsruh beschlossen. Darüber hinaus ist für die Strecke des RE 6 „Prignitz-Express“ geplant, zwei Züge pro Stunde von Kremmen nach Neuruppin fahren zu lassen. Dafür werden Ausbaumaßnahmen geplant.

7. Gibt es bei der Prüfung und Untersuchung der einzelnen Korridore eine Priorisierung? Falls ja: Bitte erläutern.

zu Frage 7:

Aktuell erarbeiten die Projektpartner eine Entscheidungslogik zur stufenweisen und argumentationsgestützten Reduktion von Untersuchungsvarianten. Darüber hinaus ist eine Metropolstudie in Arbeit, die u.a. die regionalen und überregionalen Wechselwirkungen der i2030-Teilprojekte beurteilt und bewertet. Hieraus sind Rückschlüsse auf die Variantenauswahl zu erwarten.

8. Für welche Korridore erwartet die Landesregierung Entscheidungen noch in diesem Jahr?

zu Frage 8:

Das kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beantwortet werden.

9. Welche SPNV-Bestellungen wird das Land nach Realisierung der einzelnen Vorhaben auf den jeweiligen Korridoren veranlassen?

zu Frage 9:

Die SPNV-Bestellungen richten sich nach den Zielen des LNVP 2018 sowie der dann vorliegenden Nachfragesituation und Fahrgastprognose im Rahmen der Ausschreibungen beziehungsweise der Nachsteuerungsmöglichkeiten in bestehenden Verkehrsverträgen.

10. Laut Auskunft von Frau Ministerin Schneider im Verkehrsausschuss am 13.10. wird der Ausbau der Ostbahn von der Landesregierung weiter verfolgt. Auf welcher Grundlage soll dies erfolgen, da die Ostbahn kein Bestandteil von „i2030“ ist?

zu Frage 10:

Der Ausbau wird im Rahmen der Umsetzung des LNVP 2018 im laufenden Geschäft weiter verfolgt. Hier ist gemeinsam mit der Bundesregierung und Polen nach Finanzierungsmöglichkeiten für ein zweites Gleis und Elektrifizierung zu suchen. Auf der Ostbahn sind

gerade einige bedeutende Maßnahmen weitestgehend abgeschlossen worden, die eine Verlängerung der RB26 nach Berlin Ostkreuz erst ermöglichen (bspw. Separierung von S-Bahn und Regionalverkehr im Bf Strausberg oder zweigleisiger Begegnungsabschnitt im Regionalverkehr zwischen Strausberg und Rehfelde). Diese Projekte wurden unter erheblicher finanzieller Beteiligung des Landes Brandenburg umgesetzt.

11. Der Korridor „Potsdamer Stammbahn“ ist eines der umfangreichsten „i2030“-Projekte und gleichzeitig für die Entlastung der SPNV-Situation zwischen Potsdam und Berlin von enormer Bedeutung. Wie ist die Position der Landesregierung zu diesem Korridor?

zu Frage 11:

Die Maßnahme zur Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn ist aus Sicht des Landes eine langfristige, aber außerordentlich bedeutende Maßnahme zur nachhaltigen Verbesserung der Kapazitäten im SPNV im Raum Berlin- Potsdam.

12. Welche neuen Haltepunkte wären aus Sicht der Landesregierung für die Potsdamer Stammbahn wünschenswert?

zu Frage 12:

Im Rahmen der Untersuchungen werden für die Strecke der Potsdamer Stammbahn folgende Haltepunkte unterstellt:

Für den Regionalverkehr (ab Potsdamer Platz):

Schöneberg, Rathaus Steglitz, Zehlendorf, Düppel-Kleinmachnow, Europaparc-Dreilinden, Griebnitzsee (Züge v. u. n. Potsdam Hbf.)

Für die S-Bahn (ab Zehlendorf): Zehlendorf Süd, Düppel-Kleinmachnow, Europaparc-Dreilinden, Griebnitzsee (Züge v. u. n. Potsdam Hbf.)

13. Welche Nutzungen kämen aus Sicht der Landesregierung für die „Potsdamer Stammbahn“ vorzugsweise in Frage (S-Bahn, Regionalverkehr, Fernverkehr, Güterverkehr)?

zu Frage 13:

Im Rahmen von i2030 werden sowohl Nutzungen für den Regionalverkehr als auch für den S-Bahnverkehr untersucht. Die Ergebnisse bleiben abzuwarten.

14. Wann rechnet die Landesregierung mit Entscheidungen des Lenkungskreises im Hinblick auf den Korridor „Potsdamer Stammbahn“?

zu Frage 14:

Entscheidungen des Lenkungskreises sind im Zusammenhang mit dem jeweiligen Projektfortschritt und den Ergebnissen der Untersuchungen zu sehen.

15. Für welchen Zeitpunkt rechnet die Landesregierung auf Grundlage des jetzigen Vorgehens mit dem Beginn der Planfeststellung und dem Beginn der Bauarbeiten für die „Potsdamer Stammbahn“?

zu Frage 15:

Zum jetzigen Zeitpunkt ist hierzu keine Aussage möglich.