

Gemeinsames Abschlusskommuniqué zum 3. Bahngipfel der Länder Berlin und Brandenburg am 10. Juni 2024

Berlin und Brandenburg bilden einen eng verflochtenen Wirtschafts- und Lebensraum. Mehr als 300.000 Menschen pendeln täglich zwischen Berlin und Brandenburg. Gleichzeitig haben sich der Bund und die Länder Berlin und Brandenburg in ihren jeweiligen Klimaschutzprogrammen das Ziel der Klimaneutralität vorgenommen.

Die i2030-Partner Berlin, Brandenburg, die Deutsche Bahn und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg planen, die Schieneninfrastruktur in acht definierten Korridoren und im gesamten S-Bahn-Netz zu modernisieren und zu erweitern. Die Handlungsschwerpunkte liegen dabei in der Absicherung der Finanzierung und der Durchführung erforderlicher Planungsschritte bis zur Genehmigungsreife. Das 2017 vereinbarte Projekt ist einzigartig in Deutschland. Es leistet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende und trägt durch die Umsetzung der Vorhaben zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV für die Pendlerinnen und Pendler in Berlin und Brandenburg bei. Mit der Anpassung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) im Dezember 2023 wurden mehrere Vorhaben zur Weiterentwicklung und Engpassauflösung im Eisenbahnknoten Berlin in den „Bedarfsplan für die Bundesschienenwege“ aufgenommen. Mit der Aufnahme der Hamburger Bahn, der Anhalter Bahn, aber auch der Ostbahn und des Knoten Berlin konnte ein wesentlicher Meilenstein zur Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen über die Finanzmittel des Bundes erzielt werden.

Wichtigstes Ziel der länderübergreifenden Arbeit mit der Deutschen Bahn ist ein gemeinsames und abgestimmtes Vorgehen zur Unterstützung und Beschleunigung des notwendigen Ausbaus der Schieneninfrastruktur in der Hauptstadtregion. Dabei steht insbesondere die Ertüchtigung des Knoten Berlin im Vordergrund. In den nächsten Jahren wird in der Hauptstadtregion eine Verdopplung des Personenverkehrs auf der Schiene erwartet, weshalb die Länder hier eine besondere Priorität sehen. Das Projekt i2030 kann dabei Lösungen für Engpässe im regionalen Schienennetz schaffen. Zur Aufnahme des Knoten Berlin in den vordringlichen Bedarf des BSWAG haben die Länder zusammen mit der Deutschen Bahn prioritäre Maßnahmen zur Engpassbeseitigung vorgelegt. Konkret wurden die Potsdamer Stammbahn, der südliche und westliche Berliner Innenring, die Nordbahn, die Verbindungskurve von Wustermark auf den nördlichen Berliner Außenring, die weitere Erhöhung der Streckenkapazitäten und die digitale Ausrüstung des Knoten Berlin vorgeschlagen. Nach Prüfung durch den Bund sollen volkswirtschaftliche Untersuchungen eingeleitet werden.

Der zweigleisig elektrifizierte Ausbau der Ostbahn zwischen Berlin und Küstrin (Kostrzyn) ist gemeinsames Ziel der Länder Berlin und Brandenburg und des Bundes. Aufgrund der überregionalen Bedeutung wurde die Strecke im Dezember 2023 in den potenziellen Bedarf des BSWAG aufgenommen. Nach Erreichung dieses Meilensteins streben Berlin und Brandenburg

nun die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des BSWAG an – denn im Kontext der geopolitischen Lage ist die Strecke als Verbindungsachse in Richtung Baltikum von besonderer strategischer Bedeutung, ebenso für den grenzüberschreitenden Güterverkehr. Im Juli 2024 wird die neue Oderbrücke bei Küstrin (Kostrzyn) in Betrieb genommen und zusammen mit dem Ausbau auf polnischer Seite wieder ein zweigleisiger Betrieb über die Grenze ermöglicht.

Auch der zweigleisig elektrifizierte Ausbau der Bahnstrecke Berlin – Stettin genießt eine hohe Priorität. Der Abschnitt zwischen Angermünde und Passow befindet sich derzeit im Bau, der Abschnitt zwischen Passow und der deutsch-polnischen Grenze im Genehmigungsverfahren. Neben dem Bund beteiligen sich die Länder Berlin und Brandenburg an der Finanzierung des Vorhabens. Darüber hinaus konnte bisher eine EU-Förderung (CEF) in Höhe von 92 Mio. Euro eingeworben werden. Die gemeinsame Inbetriebnahme der deutsch-polnischen Gesamtstrecke soll Ende 2026 erfolgen. Dann wird sich die Reisezeit zwischen Berlin und Stettin (Szczecin) auf ca. 90 Minuten verkürzen. Die Inbetriebnahme schafft auch neue Möglichkeiten der Regionalentwicklung von Berlin über den Landkreis Barnim und die Uckermark bis nach Stettin.

Die Länder Berlin und Brandenburg, der Bund und die Deutsche Bahn bekräftigen die Bedeutung des Verkehrskorridors Berlin – Cottbus und weiter bis nach Görlitz als wesentlichen Bestandteil des Strukturwandels der Lausitz und des Innovationskorridors Berlin – Lausitz. Sie fördern die zügige Umsetzung des Streckenausbaus. Zur wesentlichen Erhöhung der Kapazitäten und Halbierung des Taktes auf der Strecke Berlin – Cottbus soll der Streckenabschnitt Lübbenau – Cottbus zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden. Die Vereinbarung zur Baufinanzierung wurde Ende 2023 zwischen dem BMDV, dem Land Brandenburg und der DB InfraGO AG unterzeichnet. Nach Inbetriebnahme Ende 2027 sind dann Streckengeschwindigkeiten bis 160 km/h möglich.

Der Hochleistungskorridor Hamburg – Berlin ist mit täglich bis zu 30.000 Fahrgästen die deutschlandweit am stärksten beanspruchte Strecke unter den Städte-Direktverbindungen. In 2024 und 2025/2026 müssen technische Infrastruktur, Bahnhöfe und vor allem Leit- und Sicherungstechnik erneuert und modernisiert werden. Die Maßnahmen werden zu einer spürbaren Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes in der Region führen. Mit der Generalsanierung soll die Zahl infrastrukturbedingter Störungen massiv gesenkt und mehr Flexibilität im Betrieb geschaffen werden. Die Generalsanierung erfordert eine Vollsperrung der Strecke von August 2025 bis April 2026. Zudem wird die Strecke wegen Instandhaltungsmaßnahmen von August bis Dezember 2024 gesperrt. Die Teilnehmenden des Bahngipfels unterstützen die Bündelung der erforderlichen Baumaßnahmen und vereinbaren eine enge Abstimmung über die notwendigen Ersatzverkehre. Ein umfassendes Verkehrskonzept für die Dauer der Generalsanierung wird von den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden erarbeitet und soll noch im Sommer 2024 vorgestellt werden. Die Länder Berlin und Brandenburg fordern den Bund auf, die Mitfinanzierung der Ersatzverkehre im BSWAG aufzunehmen, da die Kosten für die umfangreichen Ersatzverkehre die Einsparungen bei den Infrastrukturkosten deutlich übersteigen. Der Finanzierungsbedarf für die Generalsanierung der Strecke beträgt ca. 2,2 Milliarden Euro.

Grundlage für eine zügige Umsetzung des Streckenausbaus sind schnelle und einfache Planungs- und Genehmigungsverfahren. Im Juni 2023 beschlossen die Teilnehmenden des 2. Bahngipfels deshalb, eine Bundesratsinitiative zur Beschleunigung des Ausbaus der

Schieneinfrastruktur auf den Weg zu bringen und so Verfahren für den Aus-, Neu- und Ersatzbau von Schienen deutlich zu vereinfachen. Zentrale Punkte der Initiative wurden im November 2023 im Bund-Länder-Pakt für Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung aufgegriffen und befinden sich derzeit auf der Bundesebene in Umsetzung. Mit den veranschlagten Maßnahmen haben Berlin und Brandenburg den Anstoß für neue Geschwindigkeiten beim Schienenausbau gegeben.

Weitere Voraussetzung für den schnellen und bedarfsgerechten Ausbau der Schieneinfrastruktur ist die stabile und ausreichende Bereitstellung von Finanzmitteln. Berlin und Brandenburg haben bereits im Rahmen von i2030 Landesmittel in Höhe von 335 Mio. Euro für Planungsleistungen gebunden, mit denen ein gesamthafter Investitionsbedarf in Höhe von 10,6 Mrd. Euro verbunden ist. Dieses Volumen ist nicht durch die Länder allein zu bewältigen, sondern kann nur mit dem Bund gemeinsam aufgebracht werden. Auch würden flexiblere Rahmenbedingungen bei der Finanzierung auf Bundes- und Landesebene das Ziel einer möglichst schnellen Umsetzung der Vorhaben unterstützen. Hier appellieren die Länder Berlin und Brandenburg an den Bund, die Realisierung von i2030 weiter finanziell zu unterstützen.

Darüber hinaus tragen die Länder durch die vorrausschauende Planung und Vorfinanzierung von bauvorbereitenden Maßnahmen zur beschleunigten Umsetzung des Ausbaus der Schienenwege in der Hauptstadtregion bei. Berlin und Brandenburg plädieren dafür, die notwendigen Kapazitäten zur Planung und Realisierung der erforderlichen Weiterentwicklung des Schienennetzes aufzubauen.