

Beschlussprotokoll

3. (öffentliche) Sitzung

20.01.2023 von 14.00 Uhr bis 17.12 Uhr

PCK Raffinerie GmbH
Passower Chaussee 111, Straße H,
16303 Schwedt/Oder

Vorsitz: Prof. Dr. Ulrike Liedtke
Präsidentin des Landtages Brandenburg
Dennis Buchner
Präsident des Abgeordnetenhauses von Berlin

Protokoll: Solveig Herrmannsen

anwesende Mitglieder:

Abgeordnetenhaus von Berlin:

Dr. Kristin Brinker (AfD)
Dennis Buchner (SPD)
Christian Gräff (CDU) - stellv.
Frank-Christian Hansel (AfD) - stellv. zu TOP 2
Stephan Machulik (SPD) - stellv.
Andreas Otto (B90/GRÜNE)
Carsten Schatz (DIE LINKE)
Mathias Schulz (SPD)
Stefan Taschner (B90/GRÜNE) – stellv.
Christian Wolf (FDP) - stellv.

Landtag Brandenburg:

Hans-Christoph Dr. Berndt (AfD)
Mike Bischoff (SPD) - stellv.
Steeven Bretz (CDU) - stellv.
Andreas Galau (AfD)
Daniel Keller (SPD)
Steffen Kubitzki (AfD) - stellv.
Prof. Dr. Ulrike Liedtke (SPD)
Dr. Jan Redmann (CDU)
Clemens Rostock (B90/GRÜNE) - stellv.
Sebastian Walter (DIE LINKE)
Dr. Philip Zeschmann (BVB/FW)

Tagesordnung:

- 1. Energiestrategie der Hauptstadtregion**

- 2. Mobilität**

- 3. Verschiedenes**

Beschlüsse und Festlegungen:

Vor Eintritt in die Tagesordnung:

Die Konferenz beschließt einstimmig ohne Stimmenthaltungen die unveränderte Tagesordnung.

Zu TOP 1:

Einleitend spricht die Landrätin des Landkreises Uckermark, Frau Dörk, ein Grußwort. Anschließend berichtet der Sprecher der Geschäftsführung der PCK Raffinerie GmbH, Herr Schairer anhand einer Präsentation über die PCK und die aktuelle Lage. Nach kurzen Rückfragen seitens der Mitglieder der Konferenz informiert die Bürgermeisterin der Stadt Schwedt/Oder, Frau Hoppe, ebenfalls anhand einer Präsentation (Anlage 1.1) über die Energieversorgung für die Stadt Schwedt/Oder. Weiter berichten der Vorsitzende des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit und Energie des Landtages Brandenburg, Herr Abg. Bommert, sowie für den Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Betriebe des Abgeordnetenhauses von Berlin Herr Abg. Valgolio zu den bisherigen Beratungen in den Fachausschüssen zum Thema (s. dazu auch Stellungnahme des Ausschusses für Wirtschaft, Energie und Betriebe des Abgeordnetenhauses von Berlin, Anlage 1.2). Die Sicht der Regierungen legen Herr Staatssekretär Fischer, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie des Landes Brandenburg sowie Herr Senator Schwarz, Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe des Landes Berlin, dar. Daran schließen sich die Ausführungen der Fraktionen an. Abschließend stellt die Vorsitzende fest, dass viele Anregungen gegeben worden seien, die es nun zu vertiefen gelte. Dabei sei ein gemeinsames Handeln gerade bei diesem Thema umso wichtiger.

Zu TOP 2:

Einführend berichten der Vorsitzende des Ausschusses für Mobilität des Abgeordnetenhauses von Berlin, Herr Abg. Ronneburg, und der Vorsitzende des Ausschusses für Infrastruktur und Landesplanung des Landtages Brandenburg, Herr Abg. Münschke, über die gemeinsame Sitzung der beiden Fachausschüsse (Anlagen 2.1 und 2.2). An die Vorträge von Frau Staatssekretärin Dr. Niedbal, Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz des Landes Berlin, und Herrn Staatssekretär Genilke, Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, schließt sich die Runde der Fraktionen an. Abschließend stellt der Vorsitzende fest, dass dieses Thema auch weiterhin im Austausch gemeinsam behandelt werde.

Zu TOP 3:

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass die nächste Sitzung der Parlamentarischen Konferenz für die Zeit vor oder nach den sitzungsfreien Wochen im Sommer 2023 anvisiert sei.

Als Themen seien, nachdem die entsprechenden Fachausschüsse hierzu getagt hätten, vorgesehen:

- Regionalentwicklungsplanung unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklung des Wohnungsmarktes
- Kinder- und Jugendbeteiligung

Anlage/n:

Zu TOP 1:

- 1.1 Präsentation der Bürgermeisterin der Stadt Schwedt/Oder
- 1.2 Stellungnahme des Ausschusses für Wirtschaft, Energie und Betriebe des Abgeordnetenhauses von Berlin

Zu TOP 2:

- 2.1 Stellungnahme des Ausschusses für Mobilität des Abgeordnetenhauses von Berlin
- 2.2 Stellungnahme des Ausschusses für Infrastruktur und Landesplanung des Landtages Brandenburg

ENERGIE FÜR DIE STADT SCHWEDT/ODER

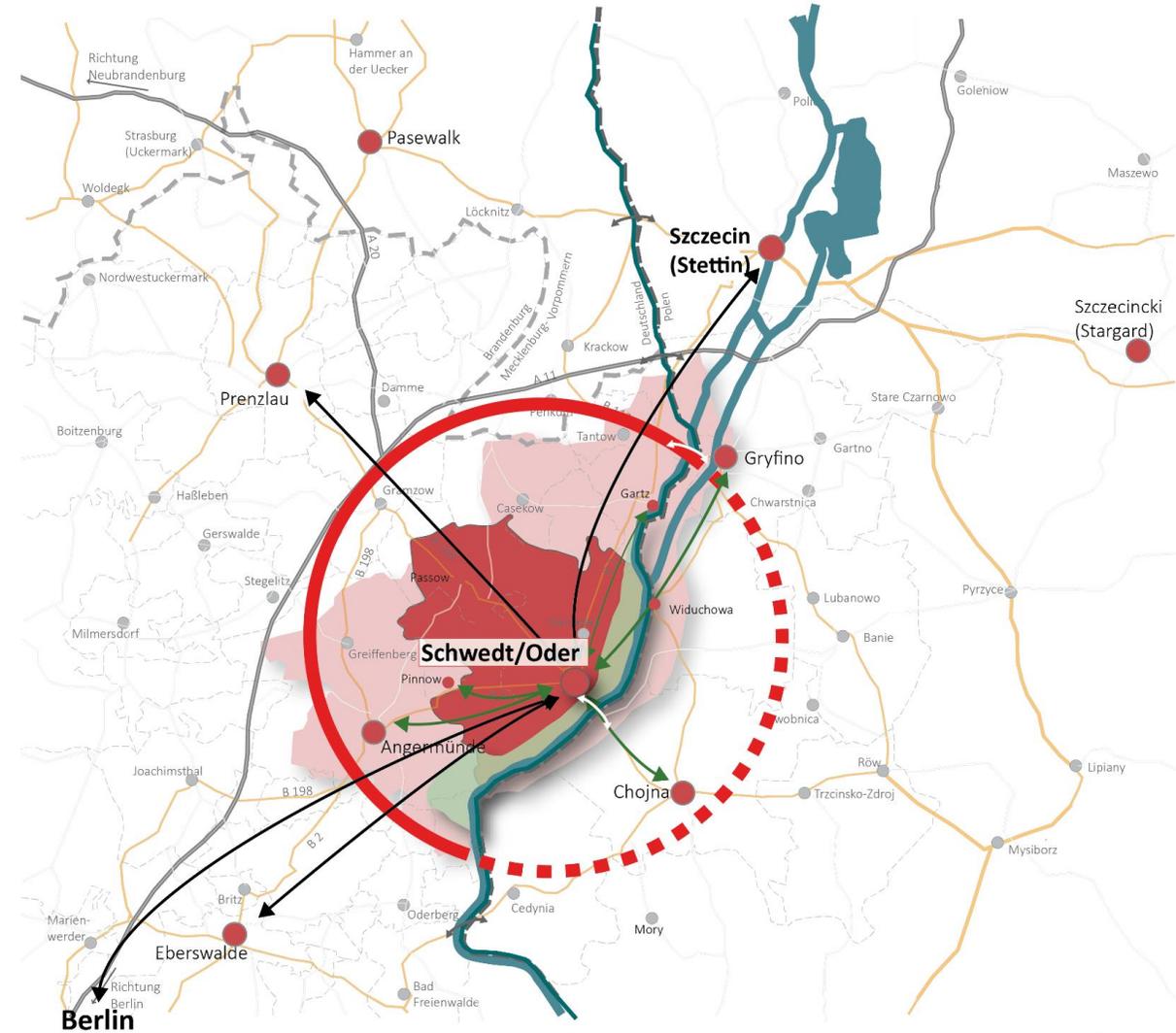
PARLAMENTARISCHE KONFERENZ BERLIN-BRANDENBURG
20.01.2023
GELÄNDE PCK RAFFINERIE GMBH | STADT SCHWEDT/ODER

BÜRGERMEISTERIN
ANNEKATHRIN HOPPE

Entdecke
den Platz für
morgen.



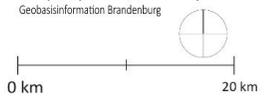
LAGE IM RAUM



Stadt- Umlandverflechtungen Schwedt/Oder

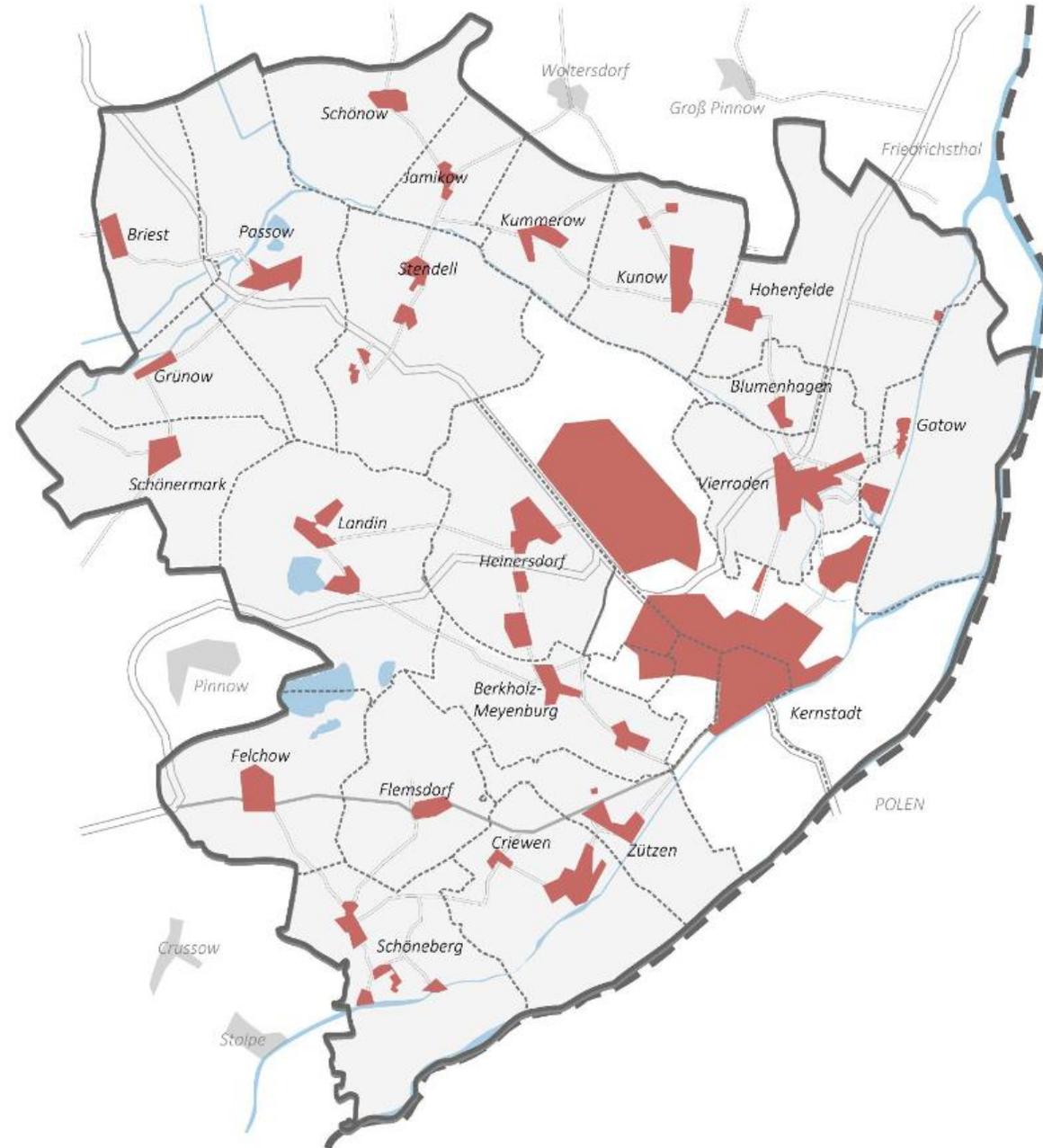
- Nationalpark
- Stadtgebiet Schwedt/ Oder
- Mittelbereich Schwedt/ Oder?
- Stadtgrenze
- Autobahn
- Bundesstraße
- Oder/ Gewässer
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze
- Mittelbereich und möglicher Versorgungsbereich Schwedt/Oder
- Regionale Verflechtungen
- Überregionale Verflechtungen (außerhalb des Mittelbereiches)

INSEK Schwedt/Oder
Stand: April 2022
Kartengrundlage: TK der Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg





GEMEINDEGEBIET

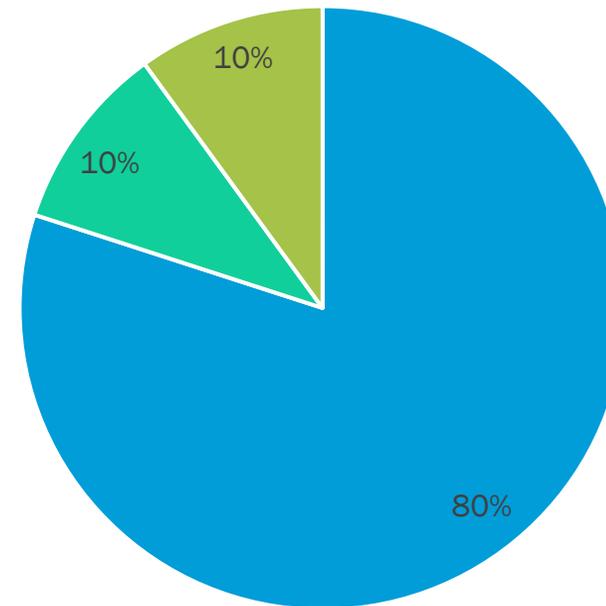


ENERGIE FÜR DIE STADT

Stromversorgung

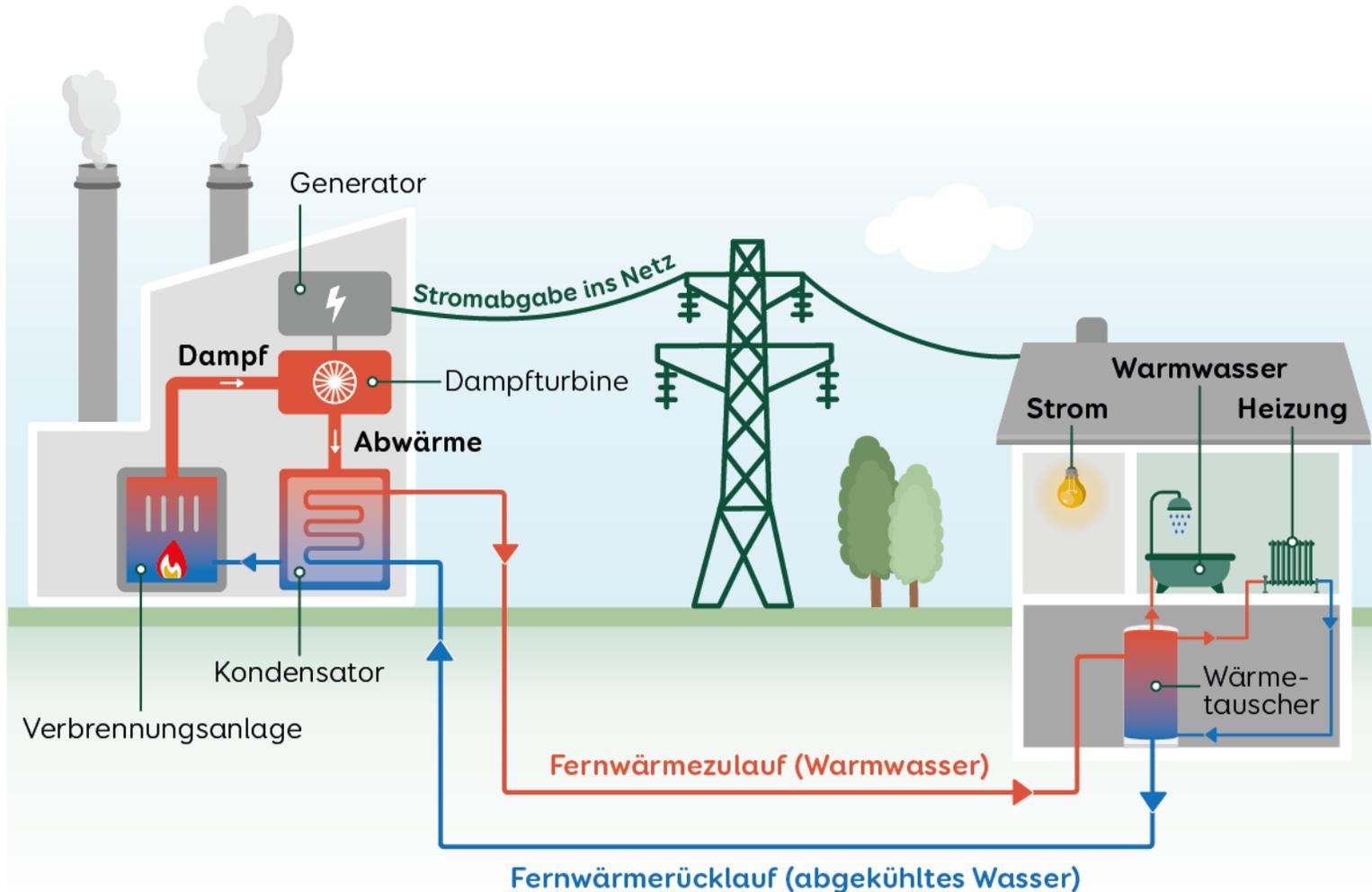
- 380 KV / 110 KV Versorgung für die Großverbraucher PCK und Leipa erfolgen gesondert über die Firmen 50Hertz und E.DIS
- Schwedt/Oder hat eine gesonderte „Stichversorgung“ mit 110 KV mit Umspannung auf 20 kV und weiterer Verteilung → Stadtwerke Schwedt GmbH
- Notversorgung der Innenstadt über das PCK Kraftwerk möglich (nicht unterbrechungsfrei)

Wärmeversorgung für die Stadt mit ca. 33.000 Einwohnern



■ Fernwärme ■ Erdgas ■ Sonstige Energieträger (Öl, Holz, Strom)

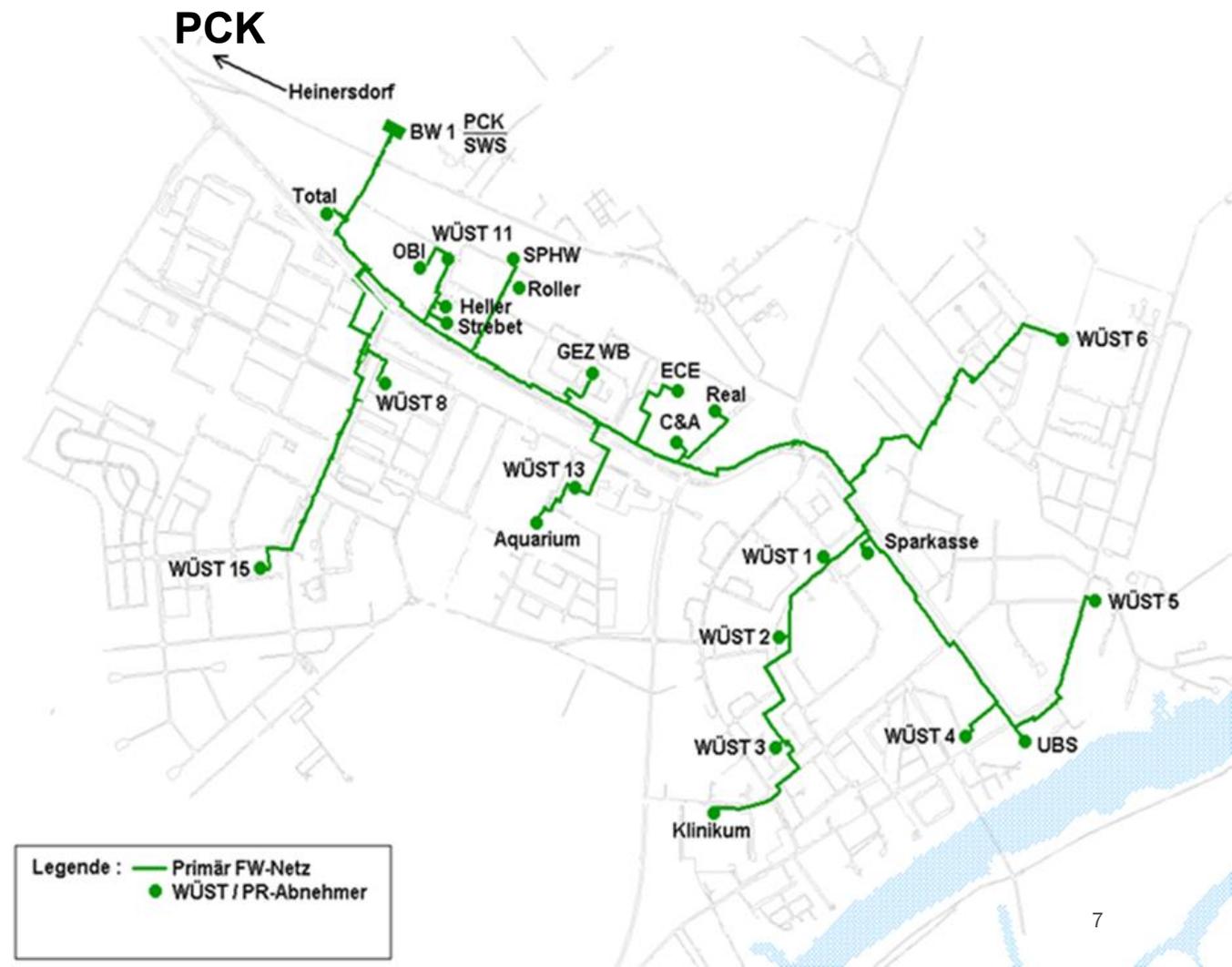
DIE „GROÙE ZENTRALHEIZUNG“ DER STADT



80 % der Einwohner werden mit Fernwärme versorgt

DIE „GROßE ZENTRALHEIZUNG“ DER STADT

- „bis Ende 2021“ → Vorbildliche Wärmeversorgung seit den 60er Jahren durch PCK (industrielle Abwärme) durch Verwertung von Rückständen
- Primärenergiefaktor = 0,3 mit 99% der Wärme aus Kraft-Wärme-Kopplung
- Heizwerk der Stadtwerke kann mit Gas/Öl die Wärmeversorgung ersatzweise 100% übernehmen
- **Herausforderung: 150 GWh Wärme kostengünstig durch andere Techniken zu erzeugen**
- Zentrale Frage: Welche Erzeugung ist eine „grüne“ Erzeugung und technisch umsetzbar?



WELCHE WESENTLICHEN ZENTRALEN WÄRMEQUELLEN SIND IN SCHWEDT VERFÜGBAR?

Mehr als 10 Projekte sind analysiert worden auf die „tatsächliche Umsetzbarkeit in Schwedt“

- Potenzial Solarthermie: kann ca. 5% des FW Bedarfes erzeugen
- Potenzial Wärmepumpe: kann ca. 5% des FW Bedarfes erzeugen
- Potenzial Biogas/Biomasse: bis zum 15% des FW Bedarfes
- Potenzial Geothermie: bis zu 15% des FW Bedarfes (Voruntersuchungen des Bodens laufen)
- Potenziale aus Industrieprozessen: je nach Transformation (z.B. aus Wasserstoff)

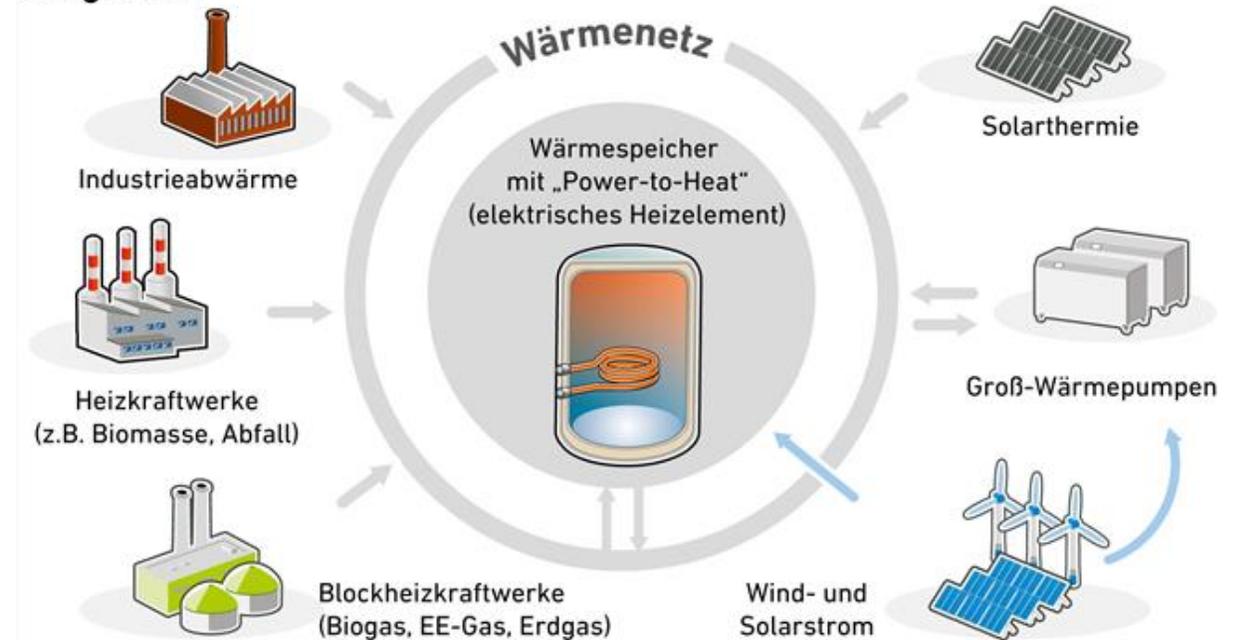
Ergebnis:

- ohne Nutzung von Wärme aus Industrieprozessen nahezu unmöglich
- Investitionsvolumen in Summe 100 Mio.€
- Ohne Förderung bis 3-fache Wärmekosten für die Bürger
- Förderung essentiell → Just Transition Fund der EU Kommission

AKTUELLE HEMMNISSE

- Förderlaufzeit bis Ende 2028 bei sofortigem Projektbeginn im JTF realistisch
- Unklar welche Projekte förderfähig sind (Biogas/Biomasse/Transformation der PCK)
- Unklar (weiterhin), wer der Förderempfänger sein kann und wie die Beantragung läuft
- Risiko: Umsetzung der komplexen Energieprojekte kritisch auf Grund notwendiger (längerfristiger) Genehmigungen und kritischer Lieferketten → Risiko der Förderrückzahlung

Mit Wärmenetzen und Wärmespeichern lassen sich KWK-Anlagen flexibilisieren und Erneuerbare Energien effizient ins Energiesystem integrieren.



FAZIT + AUSBLICK

- Großflächiges Fernwärmenetz als Potenzial für nachhaltigen Umbau der Energieversorgung
- Ohne Förderung – Energie für Bewohner nicht mehr bezahlbar
- Fördermittel können diese Transformation ermöglichen
- Klärung offener Fragen zu Fördermitteln schnellstmöglich, um Förderzeitraum bis 2028 einzuhalten
- Stadt und Unternehmensverbund Stadtwerke sind fest entschlossen, die Fernwärme in Schwedt gemeinsam mit der Industrie nachhaltig umzugestalten





Entdecke
den Platz für
morgen.

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

Abgeordnetenhaus **B E R L I N**

Der stellvertretende Vorsitzende
des Ausschusses für Wirtschaft, Energie
und Betriebe

Abgeordnetenhaus von Berlin - 10111 Berlin-Mitte

An den
Präsidenten
des Abgeordnetenhauses von Berlin
Herrn Dennis Buchner

Über III B
– Herrn Hellriegel –

– im Hause –

Geschäftszeichen	Bearbeiter(in)	Zimmer	Telefon (030) 2325 -	Telefax (030) 2325 -	Datum
III A 1	Frau Helm	257	1350	1318	14.12.2022

**Bitte um Themenvorbereitung für die 3. Sitzung der Parlamentarischen Konferenz
Berlin-Brandenburg am 20. Januar 2023
hier: Ihre Schreiben vom 2. September 2022 und vom 30. November 2022**

Sehr geehrter Herr Präsident,

ich bedanke mich herzlich für Ihre Schreiben vom 2. September 2022 und vom 30. November 2022 und möchte Ihnen mitteilen, dass trotz aller Anstrengungen keine gemeinsame Sitzung mit dem Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Energie des Landtages Brandenburg zu dem Thema „Energiestrategie der Hauptstadtregion“ vereinbart werden konnte. Zudem sieht es so aus, dass auch bis zur nächsten Sitzung der Parlamentarischen Konferenz Berlin-Brandenburg am 20. Januar 2023 keine gemeinsame Sitzung stattfinden wird. Unser Ausschuss hat sich bereits im Oktober 2022 an das Brandenburgische Pendant gewandt und drei Termine für eine gemeinsame Sitzung vorgeschlagen. Leider wurden alle drei Termine seitens des Brandenburgischen Ausschusses nicht angenommen und auch keine Gegenvorschläge unterbreitet.

Der Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Betriebe hat daher seinerseits das Thema „Energiestrategie der Hauptstadtregion“ in der 16. Sitzung am 7. Dezember 2022 behandelt und mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der CDU und der AfD-Fraktion bei Enthaltung der Fraktion der FDP beschlossen, gegenüber der Parlamentarischen Konferenz Berlin-Brandenburg folgende Stellungnahme abzugeben:

Niederkirchnerstraße 5, 10117 Berlin-Mitte
(ehemaliger Preußischer Landtag)

U-Bahnhof	S-Bahnhof	DB-Bahnhof	Bus	Interne Telefonnummer: 99407 -
Potsdamer Platz	Anhalter Bhf.	Potsdamer Platz	M 29, M 41, M 48,	Internet: http://www.parlament-berlin.de
Kochstraße	Potsdamer Platz		M 85, 200	E-Mail: WiEnBe@parlament-berlin.de
				Für Dokumente mit elektronischer Signatur verwenden Sie bitte: Verwaltung@parlament-berlin.de

Das Land Berlin setzt seinen Weg der konsequenten Umsetzung der Pariser Klimaziele fort und beschleunigt darüber hinaus die Energie- und Wärmewende und den Umstieg auf Erneuerbare Energien. Kohlendioxidemissionen werden in Berlin bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent gesenkt, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert.

Ziel ist es, die Energieversorgung Berlins so schnell wie möglich CO₂ neutral umzustellen. Klimaschutz mit dem Ziel der klimaneutralen Energieversorgung ist als Querschnittsaufgabe für alle Ressorts handlungsleitend. Das Land Berlin setzt sich dafür ein, dass Berlin und das Land Brandenburg eine gemeinsame klimaneutrale Energieregion werden, ihre Zusammenarbeit vertiefen und Synergien heben. Ziel soll es sein, die Region Berlin-Brandenburg als beispielgebende Modellregion der Energiewende zu entwickeln. Dafür muss die Gemeinsame Innovationsstrategie der Länder Berlin und Brandenburg (InnoBB) mit dem Ziel der Dekarbonisierung der Wirtschaft und der Klimaneutralität ergänzt werden, damit erneuerbare Energien in allen Clustern aber auch cluster-übergreifend zur Energieversorgung eingesetzt werden.

Vor dem Hintergrund des Ukraine Krieges und der damit verbundenen Energiepreiskrise und der Energiepreissteigerungen zeigt sich noch einmal deutlich, wie wichtig eine sichere Energieversorgung für alle Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen und Selbstständige der Metropolregion ist und dass Maßnahmen zum Energiesparen und zur CO₂ Reduktion einen Beitrag für eine stabile Energieversorgung leisten. Der Bund und die Länder haben eine besondere Verantwortung, die Energieversorgungssicherheit in Deutschland zu gewährleisten und müssen in Bezug auf neue dezentrale erneuerbare Energielösungen ihre gesetzliche Pflicht enger organisieren und Vorkehrungen treffen, damit es zu keinen Stromausfällen und anderen Versorgungsunterbrechungen kommt. Das Land Berlin sieht in einer gesicherten und bezahlbaren Energieversorgung eine notwendige Daseinsversorgung. Für alle Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen und Selbstständige müssen Energiekosten bezahlbar bleiben. Dafür erwartet das Land Berlin, dass der Bund weiterhin Zuschüsse und Kreditprogramme zur Stützung der Konjunktur, zur Entlastung von Haushalten und zur Transformation der Energieversorgung hin zu einer CO₂ neutralen erneuerbaren Energieversorgung bereitstellt. In Berlin gibt es Beratungs- und Fördermöglichkeiten für mehr Energieeffizienz über die Koordinierungsstelle für Klimaschutz und Energieeffizienz im Betrieb (KEK) für Berliner Unternehmen. Diese Beratungs- und Fördermöglichkeiten werden verstetigt und weiter ausgebaut sowie regelmäßig auf ihre Wirksamkeit hin evaluiert.

Zur Beschleunigung des Umstiegs auf erneuerbare Energien werden die Maßnahmen des Berliner Energie- und Klimaschutzprogramms überarbeitet und ambitioniert angepasst. Das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK) wird zu einer umfassenden Energie- und Wärmestrategie des Landes Berlin weiterentwickelt. Aufbauend auf dem Energieatlas und einem Wärmekataster wird im Rahmen einer integrierten Infrastrukturplanung eine gesamtstädtische und ressortübergreifende Wärmeplanung entwickelt. Die Wärmeleitplanung wird in der Bauleitplanung berücksichtigt. Das Land Berlin ermöglicht und unterstützt hocheffiziente Kraft-Wärme-Kopplungsprojekte sowie andere erneuerbare Strom-/Wärmeerzeugungsanlagen.

Das Land Berlin will die Zusammenarbeit mit Brandenburg auch im Bereich der Energieversorgung stärken und bei der Entwicklung und Umsetzung erneuerbarer Energieformen als Region zusammenarbeiten. Dies ist für das Erreichen der Klimaneutralität unerlässlich. Besonders den Ausbau der Wasserstofftechnologie im Cluster Energietechnik will Berlin gemeinsam mit Brandenburg vorantreiben. Die Entwicklung einer gemeinsamen Wasserstoffstrategie mit Brandenburg soll den Einsatz von grünem Wasserstoff in der Region er-

leichtern. Um entstehende Abwärme zu nutzen, will das Land Berlin Standorte im Berliner Fernwärmenetz freihalten, um eine Nutzung mit Anlagen der Hydrolyse dort zu realisieren und andere geeignete Abwärmequellen zu identifizieren und zu nutzen. Für die Anwendung von erneuerbarem Wasserstoff sollen Förderprogramme des Bundes genutzt und durch eine Förderung beider Bundesländer ergänzt werden. Die landeseigenen Betriebe werden bei der Nutzung der grünen Wasserstofftechnologie eingebunden.

Das Land Berlin will auf allen technisch möglichen Dach-, Gebäude und Verkehrsflächen Solarenergieanlagen bauen und dafür rechtliche und bürokratische Hürden abbauen, z.B. das Denkmal- und Baurecht muss entsprechend angepasst werden. Der Masterplan Solarcity wird weiter vorangetrieben, um das Ausbauziel von mindestens 25 Prozent an der Berliner Stromerzeugung möglichst schon 2035 zu erreichen. Für Solaranlagen von Privatpersonen und der öffentlichen Hand soll weiterhin die Beauftragung der Berliner Stadtwerke genutzt werden. Ein gesamtstädtischer Installationsplan für Solaranlagen wird erstellt. Dabei fungiert die öffentliche Hand als Vorbild. Mieterstrom ist wesentlicher Baustein für die Erschließung der Photovoltaik-Potenziale auf Dächern und an Gebäuden. Die Beteiligung der Mieterinnen und Mieter hat wesentlichen Anteil an der Energiewende.

Die Berliner Stadtwerke sind zentraler Dienstleister für Mieterstromprojekte, Quartierslösungen, Ladesäulen und den Solar- und Windenergieausbau sowie für Wärmeprojekte in Berlin und verstärken ihr Engagement für Energieprojekte in der Region Berlin Brandenburg. Die Kooperation mit den Berliner Wohnungsbaugesellschaften für erneuerbare Energieprojekte wird ausgebaut.

Im Bereich der Windenergie will das Land Berlin mit Brandenburg verstärkt zusammenarbeiten, aber auch eigene Potentiale erschließen. Zusätzlich sollen Klein-Windanlagen auf Wohnhäusern und öffentlichen Gebäuden ermöglicht werden. Windenergieanlagen durch die Berliner Stadtwerke sollen unter Beteiligung der Brandenburger Kommunen und Berliner Bezirke gebaut werden.

Das Land Berlin setzt zur Reduktion von Gas und Öl als Wärmequelle verstärkt auf Geothermie-Anlagen, damit die Zahl der Menschen, die Erdwärme für ihre Energieversorgung nutzen, weiter zunimmt. Die Erprobung von Tiefengeothermie wird fortgesetzt. Die effizientere Nutzung der Abwärme aus der Müllverbrennung, der Abwärme aus Industrieprozessen und Rechenzentren und Ab- und Flusswasserwärme soll vorangebracht werden.

Weitere Potentiale zur Reduktion von Energieverbräuchen sieht Berlin bei der Vermeidung von Abrissen von Gebäuden und anderer baulicher Anlagen (Sanierung vor Abriss und wenn Abriss dann Kreislaufwirtschaft und Recycling von Bauabfällen bzw. Lagerung zur Wiederverwendung von Bau- und Ausbauteilen). Das Land Berlin wird Maßnahmen zur Effizienzsteigerung beim Einsatz erneuerbarer Energien vorantreiben, um weitere Senkungen von Energieverbräuchen zu erreichen.

Gemeinsam mit Brandenburg und im Schulterschluss mit der Handwerkskammer und der IHK will das Land Berlin Fachkräfte in Energie- und Klimawende relevanten Berufen gewinnen, ausbilden und in der Region halten.

Der aufgesetzte Härtefallfonds Energie soll weiterentwickelt werden, damit auch die Bundesebene bei der Übernahme von Energieschulden hilft und Menschen vor dem Existenzminimum schützt.

Das Land Berlin und die landeseigenen Unternehmen müssen ihrer Verantwortung bei der Energiewende gerecht werden und eine Vorreiterrolle einnehmen. Die energetische Optimierung der Landesliegenschaften ist genauso Ziel der Berliner Klimaschutz- und Energiemaßnahmen, wie auch die energetische Erneuerung der Fuhrparks der gesamten öffentlichen Hand. Im Zuge der Umsetzung des Energiewendegesetzes Berlin wird sich das Land Berlin mit dem Land Brandenburg ins Benehmen setzen, damit die Bundesländer eine gemeinsame Strategie für gleiche Lebensverhältnisse und eine stabile erneuerbare Energieversorgung ent-

wickeln. Hierzu gehören Klimaanpassungsmaßnahmen, die Windenergie und der Solarausbau. Es müssen neben Klimaschutzplänen auch insbesondere Energiesparpläne und Umstellungskonzepte mit Zeit- und Maßnahmenplänen in Hauptverwaltung, Bezirksverwaltung und öffentlichen Unternehmen zeitnah gefasst, umgesetzt und auf ihre Wirkung hin evaluiert werden.

Der Kohleausstieg vor 2030 hat für das Land Berlin Priorität. Dafür soll die Steinkohlenutzung im Kraftwerk Moabit bis spätestens 2026 und im Kraftwerk Reuter-West bis spätestens 2028/29 beendet werden.

Im Rahmen der gemeinsamen Landesplanung Berlin-Brandenburg will das Land Berlin eine gemeinsame Energieinfrastrukturplanung implementieren. Eine Erweiterung bestehender Braunkohletagebaue lehnt das Land Berlin ab. Eine erneute Nutzung von Braunkohle bleibt für Berlin ausgeschlossen.

Das Land Berlin fasst bei einer möglichen Rekommunalisierung der Vattenfall Wärme und der GASAG alle erforderlichen institutionellen und eigentumsrechtlichen Veränderungen so, dass die Interessen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gewahrt werden und die Arbeitsverhältnisse zu unveränderten Bedingungen und unter Wahrung des gesamten Besitzstandes fortgeführt werden. Ziel ist es, mehr Einfluss auf die Netze zu gewinnen und maßgeblich die Dekarbonisierung der Wärmeversorgung und Netze anzugehen. Das schafft dauerhaft Handlungsspielräume gegen Energiearmut, aber auch zur Bewältigung der Folgen des Klimawandels und der Energiekrise. Den gesetzlichen Auftrag zur Preisüberprüfung wird das Land Berlin zeitnah einleiten. Das Land Berlin wird unter staatlicher Kontrolle Maßnahmen gegen Energiearmut einleiten und so z.B. die Zahl der Strom- und Gassperren verringern und bei sozialen Härten ganz vermeiden. Die Energieschuldenberatung der Verbraucherzentrale wird verstetigt. Das Land Berlin setzt sich auf bundespolitischer und europäischer Ebene für ein Verbot von Stromsperren und die Übernahme von Zahlungsausfällen durch die Sozialleistungsträger ein. Das Land Berlin nimmt die aktuellen klimapolitischen Herausforderungen an und stellt sicher, dass neue Energiequellen, wie z.B. synthetische Gase wie Wasserstoff, Solar- und Windenergie, schnell als Alternativen für die Ersetzung der fossilen Energie für die breite Bevölkerung zur Verfügung stehen.

Mit freundlichen Grüßen



Jörg Stroedter

Abgeordnetenhaus **B E R L I N**

Der Vorsitzende
des Ausschusses für Mobilität

Abgeordnetenhaus von Berlin - 10111 Berlin-Mitte

An den
Präsidenten
des Abgeordnetenhauses Berlin
Herrn Dennis Buchner

Über III B
– Herrn Hellriegel –

– im Hause –

Geschäftszeichen	Bearbeiter(in)	Zimmer	Telefon (030) 2325 -	Telefax (030) 2325 -	Datum
III A 5	Frau Winkler-Becker	240	1380	1418	18.01.2023

**Bitte um Themenvorbereitung für die 3. Sitzung der Parlamentarischen Konferenz
Berlin-Brandenburg am 20. Januar 2023
hier: Ihr Schreiben vom 2. September 2022**

Sehr geehrter Herr Präsident,

der Ausschuss für Mobilität hat am 11. November 2022 eine gemeinsame Sitzung mit dem Ausschuss für Landesplanung und Infrastruktur des Landtages Brandenburg im Landtag Brandenburg in Potsdam durchgeführt. Neben den Mitgliedern beider Ausschüsse waren von der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz Frau Senatorin Jarasch und Frau Staatssekretärin Dr. Niedbal sowie für das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Herr Staatssekretär Genilke anwesend.

Themenschwerpunkte waren dabei der Ausbau des Schienenverkehrs in der Region Berlin-Brandenburg in Verbindung mit dem Investitionsprogramm i2030 der Länder Berlin und Brandenburg und des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) sowie die Pendlerverflechtungen (Kfz-Verkehr, Förderung des Umweltverbundes insbesondere Busverkehre, Rad-schnellwege, Förderung von Multimodalität wie Park+Ride, Bike+Ride). Zum gemeinsamen Schienenverkehr wurden Herr Arm, Abteilungsleiter Angebot und Infrastruktur beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) und Herr Wilhelm vom Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) angehört und beantworteten Fragen der Mitglieder beider Ausschüsse.

Beide Ausschüsse kamen überein, in regelmäßigen Abständen gemeinsame Sitzungen abzuhalten, um sich stetig auszutauschen und in den Diskurs zu gehen.

In seiner 19. Sitzung am 18. Januar 2023 hat der Ausschuss für Mobilität erneut die Tagesordnungspunkte der gemeinsamen Sitzung aufgerufen und ausgewertet. Er hat mehrheitlich

Niederkirchnerstraße 5, 10117 Berlin-Mitte
(ehemaliger Preußischer Landtag)

U-Bahnhof Potsdamer Platz Kochstraße	S-Bahnhof Anhalter Bhf. Potsdamer Platz	DB-Bahnhof Potsdamer Platz	Bus M 29, M 41, M 48, M 85, 200
--------------------------------------------	-----------------------------------------------	-------------------------------	---------------------------------------

Interne Telefonnummer: 99407 -

Internet:	http://www.parlament-berlin.de
E-Mail:	Mobil@parlament-berlin.de
Für Dokumente mit elektronischer Signatur verwenden Sie bitte: Verwaltung@parlament-berlin.de	

mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke gegen die Fraktionen der AfD und FDP bei Enthaltung der Fraktion der CDU beschlossen, gegenüber der Parlamentarischen Konferenz Berlin-Brandenburg nachfolgende Stellungnahme abzugeben:

Der Mobilitätsausschuss des Abgeordnetenhauses von Berlin begrüßt das Projekt „i2030“ für den Ausbau der Schienenverbindungen zwischen Berlin und Brandenburg. Er fordert die Landesregierungen Berlins und Brandenburgs auf, dieses Projekt konsequent weiterzuführen. Dabei unterstützt der Mobilitätsausschuss die Landesregierungen auch bei den Planungen der in i2030 enthaltenen Maßnahmen des Regionalverkehrs und der S-Bahn. Da Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) für S-Bahn-Verbindungen in der jüngsten Vergangenheit negativ ausgefallen sind, fordern wir beide Landesregierungen auf, die Eingangsparameter zu überprüfen. Zudem sollen sich beide Länder gegenüber der Bundesregierung einsetzen, dass die Hürden der Standardisierten Bewertung für NKU dem Ausbau der Schiene nicht mehr im Weg stehen und stärker auch andere, nicht-monetäre Nutzen berücksichtigen können. Denn eine positive NKU ist Voraussetzung dafür, dass Bundesmittel wie aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gewährt werden, um die Strecken vom Bund fördern lassen zu können. Ohne diese Unterstützung werden Berlin und Brandenburg den Ausbau der Regional- und S-Bahn nicht finanzieren können. Bis zur Klärung der Berechnungsmethoden fordern wir die Landesregierungen auf, entsprechende Trassen freizuhalten.

Zur Ostbahn unterstützt der Mobilitätsausschuss die Länder Berlin und Brandenburg dahingehend, dass der Bund seine Zuständigkeit für eine Fernbahnstrecke wahrnimmt und die Verbindung Berlin – Kostrzyn – Gdansk auf der deutschen Seite mit ertüchtigt. Zugleich werden die ersten Schritte für die Planungen begrüßt, die Berlin, Brandenburg und der VBB auf den Weg bringen, die Strecke zweigleisig auszubauen und zu elektrifizieren. Hierfür ist auch die Aufnahme in das gemeinsame Ausbauprogramm der Länder Berlin und Brandenburg vorzusehen.

Für einen attraktiven S-Bahn-Verkehr braucht es Planungssicherheit, mehr Fahrzeuge und einen stabilen Betrieb mit attraktiven Arbeitsbedingungen. Der Mobilitätsausschuss fordert die Länder auf, das laufende Ausschreibungsverfahren entsprechend ohne weitere Verzögerung voranzubringen und abzuschließen. Eine Beteiligung des Landes Brandenburg an der Fahrzeuggesellschaft würde vom Mobilitätsausschuss begrüßt. Darüber hinaus setzt sich der Mobilitätsausschuss unabhängig von der Ausschreibung für das Ziel der Kommunalisierung ein.

Bei den Radschnellverbindungen begrüßt der Mobilitätsausschuss die Zusammenarbeit der Länder Berlin und Brandenburg.

Auch begrüßt der Mobilitätsausschuss die Vereinbarung der Länder Berlin und Brandenburg zu Bike&Ride und Park&Ride, damit Menschen, die nach Berlin fahren wollen, dies ohne Auto tun können bzw. das Fahrrad und Auto sicher abstellen können. Der Mobilitätsausschuss fordert den Senat auf, den Bezirk Marzahn-Hellersdorf zügig in Absprache mit dem Land Brandenburg bei der Begleitung der Planung der Ortsumfahrung Ahrensfelde durch einen Bürgerbeirat zu unterstützen.

Busse bieten gute Möglichkeiten, Verbindungen schnell neu aufzubauen. Die Länder Berlin und Brandenburg werden gebeten, die Busverbindungen über einen Taktfahrplan weiter attraktiv zu gestalten, damit mit dem Bus der Zug am nächsten Bahnhof oder der weitere Bus

zwischen Berlin und Brandenburg. Dazu gehören gemeinsame Busverkehre über die Landesgrenze von Berlin und Brandenburg, um Express-Linien wie Zubringer zur S-Bahn zu ermöglichen. Hierzu ist ein gemeinsames Ausschreibungsregime aufzubauen, das Brandenburg mitfinanzieren soll.

Der Mobilitätsausschuss betont die Bedeutung des gemeinsamen Tarifverbundes in Berlin und Brandenburg im VBB und setzt sich für eine gemeinsame Tarifpolitik ein, die die besonderen Bedingungen in dem Stadtstaat Berlin und dem Flächenland Brandenburg berücksichtigt. Ziel soll eine attraktive Gestaltung der Ticketpreise sein, die die finanziellen Barrieren zur Nutzung des ÖPNV so gering wie möglich hält.

Mit freundlichen Grüßen


Kristian Rönneburg

Landtag Brandenburg, Alter Markt 1, 14467 Potsdam

Präsidentin des Landtages Brandenburg und
Vorsitzende der Parlamentarischen Konferenz
Frau Prof. Dr. Ulrike Liedtke

Ausschuss für Infrastruktur
und Landesplanung

Der Vorsitzende

im Hause

Datum: 12. Januar 2023

Gemeinsame Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Landesplanung des Landtages Brandenburg und des Ausschusses für Mobilität des Abgeordnetenhauses von Berlin

hier: Unterrichtung der Parlamentarischen Konferenz in Vorbereitung ihrer 3. Sitzung am 20. Januar 2023

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

mit Schreiben vom 21. Juli 2022 haben Sie als Vorsitzende der Parlamentarischen Konferenz darum gebeten, das Thema „Mobilität“ – gern auch in einer gemeinsamen Beratung mit dem Fachausschuss des Abgeordnetenhauses von Berlin – für die 3. Sitzung der Parlamentarischen Konferenz am 20. Januar 2023 zu behandeln. Darüber hinaus haben Sie den Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung gebeten, die Konferenz über die Beratungen und eventuelle Ergebnisse zu unterrichten.

Der Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung tagte am 11. November 2022 mit dem Ausschuss für Mobilität des Abgeordnetenhauses von Berlin im Landtag Brandenburg. In der gemeinsamen Sitzung wurden folgende Themenkomplexe ausführlich behandelt:

- Ausbau des Schienenverkehrs in der Region Berlin-Brandenburg in Verbindung mit dem Investitionsprogramm i2030 der Länder Berlin und Brandenburg und des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) sowie
- Pendlerverflechtungen (Kfz-Verkehr, Förderung des Umweltverbundes insbesondere Busverkehre, Radschnellwege, Förderung von Multimodalität wie Park+Ride, Bike+Ride).

Zunächst befassten sich die Ausschüsse im Tagesordnungspunkt 1 mit dem Ausbau des Schienenverkehrs in der Region Berlin-Brandenburg in Verbindung mit dem Investitionsprogramm i2030 der Länder Berlin und Brandenburg und des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB). Dazu berichteten sowohl das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg als auch die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz des Landes Berlin.

Ebenfalls zu diesem Tagesordnungspunkt eingeladen waren jeweils eine Vertreterin bzw. ein Vertreter des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg sowie des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB). Herr Arm (VBB) und Herr Wilhelm (BSBB) gaben den Ausschussmitgliedern jeweils anhand einer Präsentation (Anlagen 1.1 und 1.2) Auskunft und standen während der Diskussion für



Fragen der Ausschussmitglieder zur Verfügung. Während Herr Arm (VBB) zu konkreten Planungen von Infrastrukturprojekten in ausgewählten Ausbaukorridoren im Rahmen von i2030 ausführte, konzentrierte sich Herr Wilhelm (BSBB) in seinen Ausführungen u. a. auf aus Sicht des BSBB notwendige Infrastrukturausbauplanungen in der Region Berlin und Brandenburg, wie beispielsweise ein Regio-S-Bahn-System als Ergänzung zu einem Regionalexpress-Netz und dem S-Bahnnetz, um pendlerstarke Kommunen und die Städte in der „zweiten Reihe“ mit dichten Takten an Umsteigepunkte im Berliner Stadtgebiet anzubinden.

Neben dem aktuellen Stand der Planungen von Infrastrukturprojekten im Rahmen von i2030 und vielen dazugehörigen Fragen, wie beispielsweise der nach einer Berücksichtigung des S-Bahn-Außenrings im Rahmen von i2030, dem notwendigen Ausbau der Ostbahn und eines damit verbundenen stärkeren Engagements des Bundes, der Höhe der Regionalisierungsmittel oder nach der Umsetzungsperspektive für einen Zehn-Minuten-Takt auf den S-Bahn-Außenarmen, spielten insbesondere Fragen zur Verkürzung und Beschleunigung von Planungsverfahren sowie zu möglichen Auswirkungen des 49-Euro-Tickets auf die Zukunft und Bedeutung des gemeinsamen Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg eine herausgehobene Rolle. Die Vertreter beider für Verkehr zuständigen Fachressorts führten in diesem Zusammenhang aus, dass das Verfahren zur Einnahmenaufteilung zum Zeitpunkt der gemeinsamen Sitzung beider Ausschüsse noch nicht festgelegt worden sei. Um die Rolle des VBB zu stärken, müssten gemeinsam gute Angebote im VBB gemacht werden, da jedes im VBB verkaufte Ticket sowie jedes innerhalb des VBB-Gebietes gefahrene Ticket den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg stärke. Auf die Frage nach einer Beteiligung des Landes Brandenburg an der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Berlin führte das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung aus, dass Entscheidungen dazu erst Ende 2023 zu erwarten seien. Eine Entscheidung sei auch unter dem Aspekt zu betrachten, dass der Anteil Brandenburgs an der S-Bahn bei zehn bis elf Prozent liege und jegliche Beteiligungen des Landes Brandenburg mit dem Ministerium der Finanzen und für Europa zuvor zu klären seien.

In dem Tagesordnungspunkt 2 befassten sich beide Ausschüsse mit den Pendlerverflechtungen zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg und nahmen neben dem Kfz-Verkehr insbesondere die Förderung des Umweltverbundes durch Busverkehre, Radschnellwege und die Förderung von Multimodalität durch Bike+Ride sowie Park+Ride in den Blick. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung führte u. a. zur Steigerung der Attraktivität von Umsteigemöglichkeiten und verlässlichen Parkmöglichkeiten aus und verwies auf den am 3. November 2022 unterzeichneten Vertrag zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg zur gemeinsamen Planung und Finanzierung weiterer Bike+Ride- und Park+Ride-Parkplätze in der Metropolregion Berlin-Brandenburg. Der VBB habe in einem Gutachten im Jahr 2020 aufgezeigt, dass mit den höheren Pendlerzahlen auch der Bedarf an Stellplätzen für Fahrräder und Autos deutlich steige. Die Studie gehe von einem Bedarf von 21 500 Bike+Ride-Stellplätzen und 8 800 Park+Ride-Stellplätzen bis 2030 aus. Daraus resultiere ein Investitions- und Finanzbedarf von insgesamt rund 150 Millionen Euro. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung betonte, dass aufgrund der Unterstützung durch das Land Berlin sowie durch Landes- und Bundesmittel die Kosten der Kommunen für Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen in der Metropolregion Berlin-Brandenburg mit bis zu 90 Prozent gefördert werden könnten.

Sowohl das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg als auch die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz des Landes Berlin führten

aus, dass durch gute und sichere Anbindungen beim Umstieg vom Auto oder Fahrrad auf die Bahn noch mehr Menschen dazu bewegt werden sollten, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Die Entwicklung der Bahnhöfe und ihrer Vorplätze zu attraktiven Verknüpfungsstellen mit bedarfsgerechten Bike+Ride- und Park+Ride-Parkplätzen sei dabei ein wichtiger Baustein zur Verkehrswende in der Metropolregion Berlin und Brandenburg. An den Bahnhöfen in Michendorf, Hohen Neuendorf und Eichwalde hätten gemeinsam finanzierte Projekte bereits begonnen. Weitere Vorhaben, wie z. B. in Werder (Havel), Mühlenbecker Land oder Zossen, seien Bestandteil einer Potenzialliste, die gemeinsam fortgeschrieben werde.

Weiterhin ging es um den Ausbau von Radwegen sowie von Radschnellverbindungen in den Ländern Berlin und Brandenburg sowie die länderübergreifende Koordinierung. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung führte in diesem Zusammenhang aus, dass im Juni 2022 ein Gutachten veröffentlicht worden sei, welches systematisch und gesamthaft die Potenziale für Radschnellverbindungen untersucht habe. Im Ergebnis des Gutachtens seien u. a. sechs grenzüberschreitende Korridore für Radschnellverbindungen identifiziert worden, die über ein Potenzial von mehr als 2 000 Radfahrenden pro Tag verfügten. Um über die weitere Umsetzung zu beraten, werde ein Lenkungskreis mit dem Land Berlin etabliert.

In der anschließenden Diskussion zielten die Fragen der Mitglieder beider Ausschüsse u. a. auf die Finanzierung und zeitliche Perspektive sowie die Sicherung von Flächen zur Umsetzung von Bike+Ride- sowie Park+Ride-Stellplätzen oder die Berücksichtigung der E-Mobilität bei der Planung und Förderung von Bike+Ride- sowie Park+Ride-Stellplätzen ab.

Beschlüsse fassten die Ausschüsse in der vorbenannten gemeinsamen Sitzung in Vorbereitung der 3. Sitzung der Parlamentarischen Konferenz nicht. Es wurde vielmehr ein regelmäßiger Austausch zwischen beiden Fachausschüssen begrüßt und eine Verstärkung der Zusammenarbeit im Nachgang der zum Zeitpunkt der gemeinsamen Sitzung anstehenden Entscheidung des Berliner Verfassungsgerichtshofes über die Gültigkeit der Wahl zum Abgeordnetenhaus von Berlin und gegebenenfalls damit verbundener Auswirkungen angeregt.

Mit freundlichen Grüßen



Daniel Münschke

Anlagen

Zu TOP 1:

- 1.1 Präsentation „i2030 – Mehr Schiene für Berlin und Brandenburg“ des VBB vom 11. November 2022
- 1.2 Präsentation des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg vom 6. November 2022

i2030 – Mobilität in der wachsenden Hauptstadtregion



**Mehr Schiene für
Berlin und Brandenburg**



Kofinanziert von der
Fazilität „Connecting Europe“
der Europäischen Union



Projekt i2030 als wesentlicher Baustein für die Verkehrswende in Berlin und Brandenburg

i2030 hilft Klimaneutralität in Deutschland bis spätestens 2045 zu erreichen

i2030 schafft Voraussetzungen für neue Mobilitätsketten

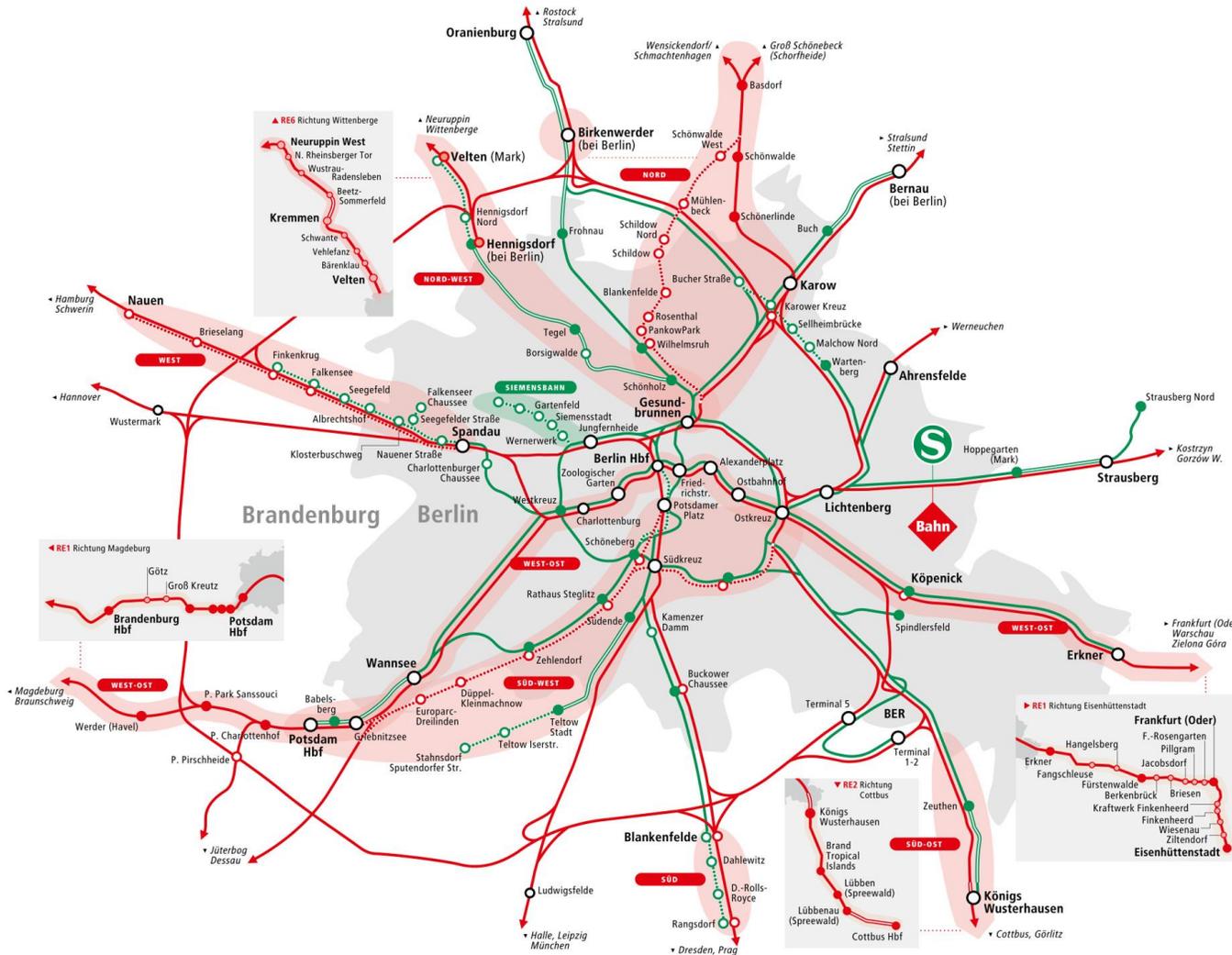
i2030 erleichtert Pendler*innen den Wechsel zur umweltfreundlichen Schiene

i2030 bindet neue und wachsende Wohn- und Gewerbegebiete an den ÖPNV an



Grafik: VBB

i2030 umfasst acht Streckenkorridore und die Weiterentwicklung des Berliner S-Bahnnetzes



Das Projekt i2030 entwickelt Verkehrsachsen in acht Ausbaukorridoren und einem Maßnahmenpaket für die Berliner S-Bahn weiter:

- **West:** Berlin-Spandau – Nauen
- **Siemensbahn:** Jungfernheide – Gartenfeld
- **Nord-West:** Prignitz-Express / Velten
- **Nord:** Nordbahn / Heidekrautbahn
- **West-Ost:** „RE1“, Magdeburg – Berlin – Eisenhüttenstadt
- **Süd-Ost:** Berlin – Cottbus / Königs Wusterhausen
- **Süd:** Berlin – Dresden / Rangsdorf
- **Süd-West:** Potsdamer Stammbahn / S25 Süd
- **Berliner S-Bahn:** Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung des S-Bahnnetzes (rund 35 Einzelmaßnahmen)
- *Darüber hinaus Untersuchung weiterer Infrastrukturmaßnahmen in einer Metropolraumstudie*

➤ **i2030**: ein gigantisches Investitionsprogramm für den SPNV-Ausbau

- Bis zu 180 km Strecke wird reaktiviert, neu- oder ausgebaut
- Um-, Neu- und Ausbau von bis zu 100 Stationen
- 10-Minuten-Takte bei der S-Bahn
- 20- bzw. 30-Minuten-Takte im Regionalverkehr
- Ausbau Schienenknoten Berlin für wachsenden Fern-, Güter- und Regionalverkehr
- Landesmittel durch Finanzierungsvereinbarungen von über 130 Mio. Euro gebunden
- Planungs- und Baukosten insgesamt von rund 8,5 Mrd. Euro



Fotos VBB

Absicherung der Finanzierung

Finanzierungsvereinbarungen mit den Ländern und Gespräche mit Bund/EU

Länderfinanzierung für Leistungsphasen 2-4 in den Korridoren, EU-Kofinanzierung Berlin-Spandau-Nauen

Durchführung vertiefender Planungen

Beauftragung von Planungsbüros durch die DB Netz AG

Inzwischen Großteil der Projekte ausgeschrieben und zum Teil Planungsbüros gebunden

Wirtschaftlichkeit nachweisen

Gutachter führt für Nutzen-Kosten-Untersuchungen durch

Bewertung zur Heidekrautbahn Stammstrecke in Finalisierung, sukzessive Prüfung aller Teilprojekte

Ausbauvarianten absichten

Durchführung von Machbarkeitsstudien für Kosten- und Zeitabschätzung

u.a. Studien zur möglichen Verlängerung der Siemensbahn, Einbindung der optionalen Station Hennigsdorf Nord

Fach- und Außenkommunikation

Fachgespräche mit Regionalpolitik und Akzeptanzkommunikation in der Öffentlichkeit

z.B. Infowebsite, Bahnhofstour, Tag der Schiene, Infoveranstaltungen, Projekttagbuch



1. Spatenstich in Wilhelmsruh für die Reaktivierung der Heidekrautbahn Stammstrecke



Bahngipfel Berlin-Brandenburg und Bildung einer Task-Force zusammen mit dem Bund



Systementscheide Potsdamer Stammbahn und PrignitzExpress



Bauliche Umsetzung der Bahnsteigverlängerungen auf der RE1

Quellen: VBB, Deutsche Bahn, NEB

- 2023/Q1** Fertigstellung Kehrgleis in Königs Wusterhausen für RB22 von/zum Flughafen BER
- 2024** Baustart zweigleisiger Ausbau Lübbenau – Cottbus
- 2024/Q4** Inbetriebnahme der Stammstrecke Heidekrautbahn
- 2025** Ausbau S-Bahn-Netzstabilität mittels zusätzlicher Weichen im Berliner Hauptbahnhof
- 2025** Baustart 2. Ausbaustufe der RE1-Bahnhöfe zum Halt längerer Züge
- 2026** Einführung 30-Minuten-Takt beim Prignitz-Express zwischen Hennigsdorf und Neuruppin
- 2026** Baustart für die Siemensbahn zur Anbindung des neuen Ortsteils Siemensstadt Square
- 2026** Sukzessive Inbetriebnahme von Werkstätten und Abstellanlagen für neue Zugflotte der S-Bahn

Bahngipfel Berlin-Brandenburg – Weitere Ziele für moderne Schienenmobilität

Folgende Strecken sind bereits im Bundesverkehrswegeplan verankert und befinden sich im Bau bzw. in der Planungsphase:

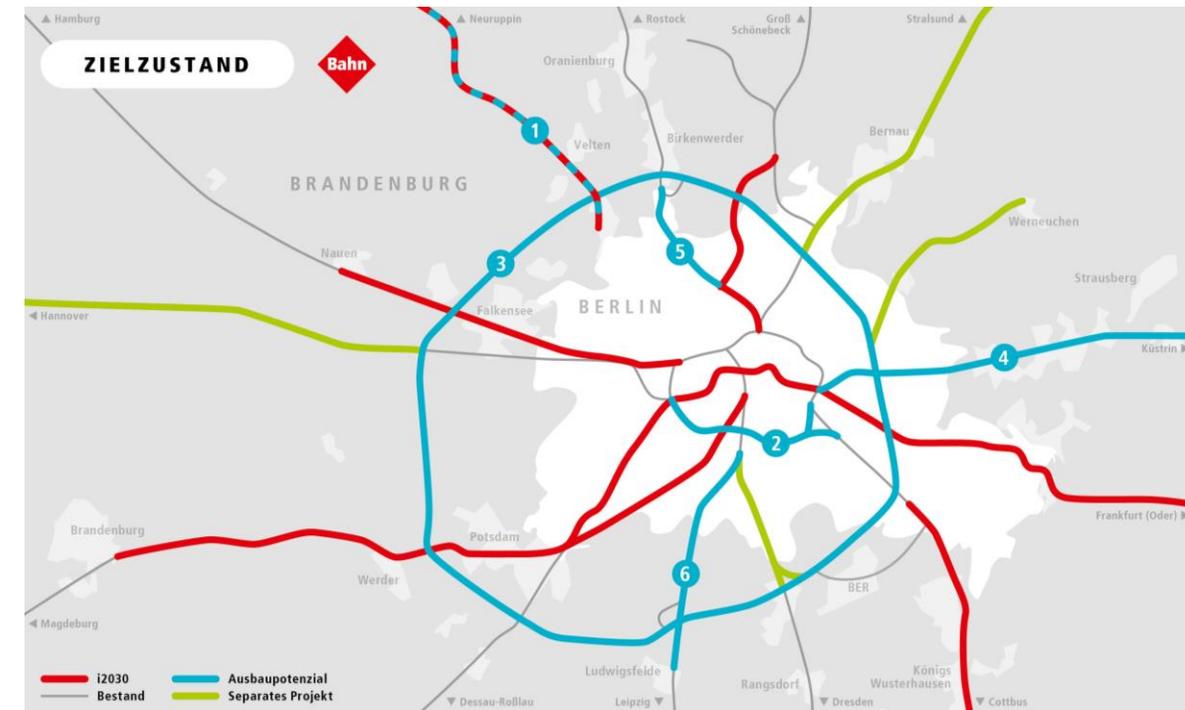
- Dresdner Bahn (vom Südkreuz bis Außenring)
- Stettiner Bahn (von Angermünde bis Landesgrenze)
- Lehrter Stammbahn (von Berlin nach Hannover)

Weitere Ausbaumaßnahmen, die in der neuen Task Force mit dem Bund besprochen werden:

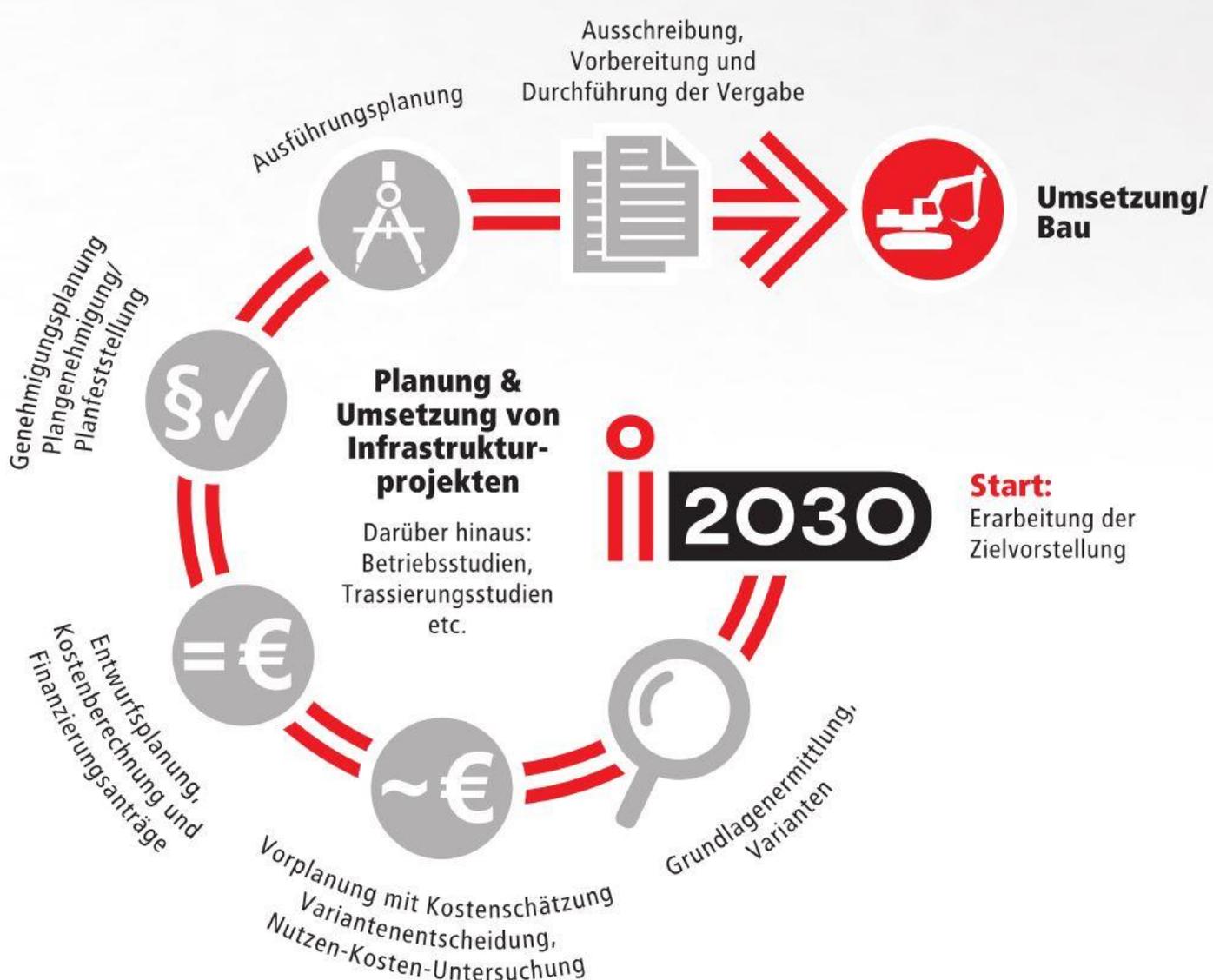
- Elektrifizierung Prignitz-Express
- Kapazitätssteigerung Berliner Innenring
- Ausbau Berliner Außenring
- Ostbahn (Berlin-Küstrin-Kietz)
- Nordbahn (Wilhelmsruh – Hohen-Neuendorf)
- Anhalter Bahn (Südkreuz-Ludwigsfelde)

Kapazitätssteigerungen im Bestand, z.B. durch ETCS:

- Berliner Stadtbahn
- Nord-Süd-Tunnel



Planung der i2030-Infrastrukturprojekte



- komplexer und zeitintensiver Prozess für Planung und Umsetzung neuer Eisenbahninfrastruktur in Deutschland
- Regelprozess der Planung nach Leistungsphasen der HOAI soll eine rechtssichere Umsetzung der Maßnahmen ermöglichen



Zielsetzung

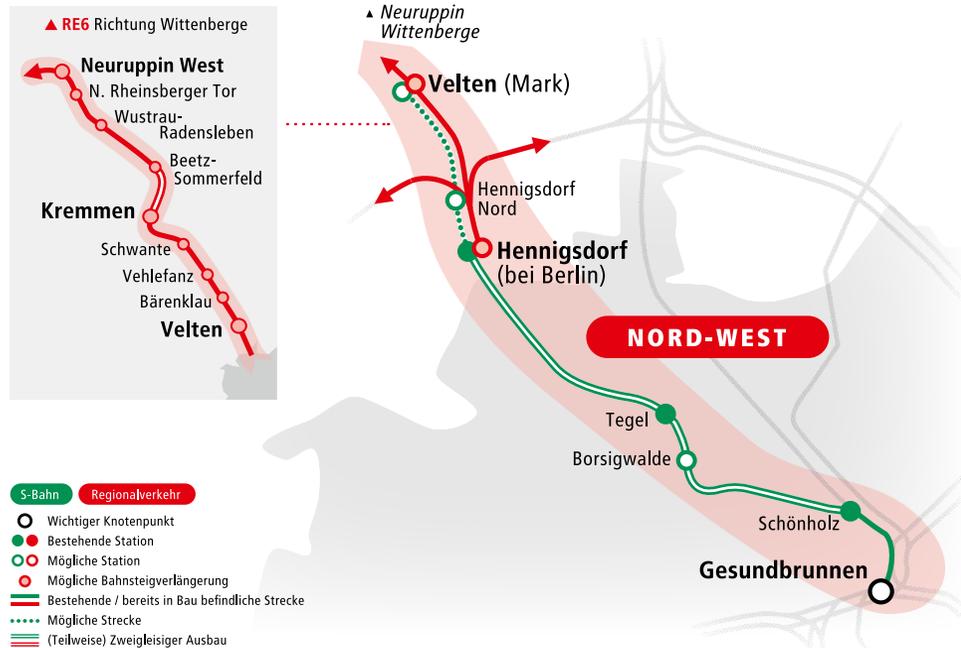
- Stärkung Regionalverkehr und S-Bahnverlängerung bis Falkensee bzw. Finkenkrug zur weiteren Feinerschließung des eng besiedelten Gebiets
- Ausweitung des Zugangebotes, gleichmäßiger Taktverkehr, Minimierung der Einflüsse / Zwänge zwischen Fern- und Nahverkehr

Untersuchungsvarianten

- Erweiterung des Fernbahnhofs Spandau
- Fernbahnausbau mit zusätzlichen Gleisen nach Nauen gemäß Planung Deutschlandtakt
- S-Bahn-Verlängerung über Berlin-Spandau hinaus Richtung Falkensee bzw. zur Falkenseer Chaussee

Projektstatus

- Leistungsphase 2 (Vorplanung) Spandau - Nauen
- Viergleisiger Ausbau Spandau-Nauen und dreigleisiger Ausbau Nauen-Neustadt (Dosse) in D-takt bewertet



Zielsetzung

- Taktverdichtung zwischen Kremmen und Neuruppin
 - 2. Zug je Stunde im Regionalverkehr Hennigsdorf – Neuruppin (Verlängerung der RB55)
- Einbindung des 2. Regionalzuges über Berliner Außenring nach Berlin
- Taktverdichtung zwischen Berlin-Schönholz – Hennigsdorf
 - 10-Minuten-Takt der S25 Nord bis Hennigsdorf mit neuer Verkehrsstation Berlin-Borsigwalde
- Angebotsstärkung zwischen Hennigsdorf – Velten
 - S-Bahnverlängerung von Hennigsdorf nach Velten
- Dekarbonisierung des Regionalverkehrs

Projektumfang

- Ausbaumaßnahmen im Abschnitt Berlin-Schönholz – Velten: 20 km
- Kremmen: Errichtung Kreuzungsgleis und 6,5 km langer Begegnungsabschnitt nördlich von Kremmen
- Wustrau-Radensleben: Errichtung Kreuzungsbahnhof
- Verlängerung der Bahnsteige zum Halt längerer Züge entlang der Strecke

Projektstatus

- Schönholz – Tegel – Hennigsdorf: Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung)
- Hennigsdorf – Velten: Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung)
- Velten – Kremmen – Neuruppin: Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung)

Zielsetzung

- Direkteinbindung der Heidekrautbahn von Basdorf nach B-Gesundbrunnen
- Erschließung berlinnahe Siedlungsflächen mit einem Schienenverkehrsmittel (z.B. Schildow und Mühlenbeck)
- Zusätzlicher Regionalbahnsteig zur betrieblichen Trennung von S-Bahn und Regionalverkehr sowie energetische Trennung im Bahnhof Birkenwerder

Projektumfang

Deutsche Bahn AG

- Streckenausbauten Gesundbrunnen / Bornholmer Str. – Wilhelmsruh (Nordbahn) zur Einbindung der Heidekrautbahn, 4 km
- Bahnhofsumbau Birkenwerder

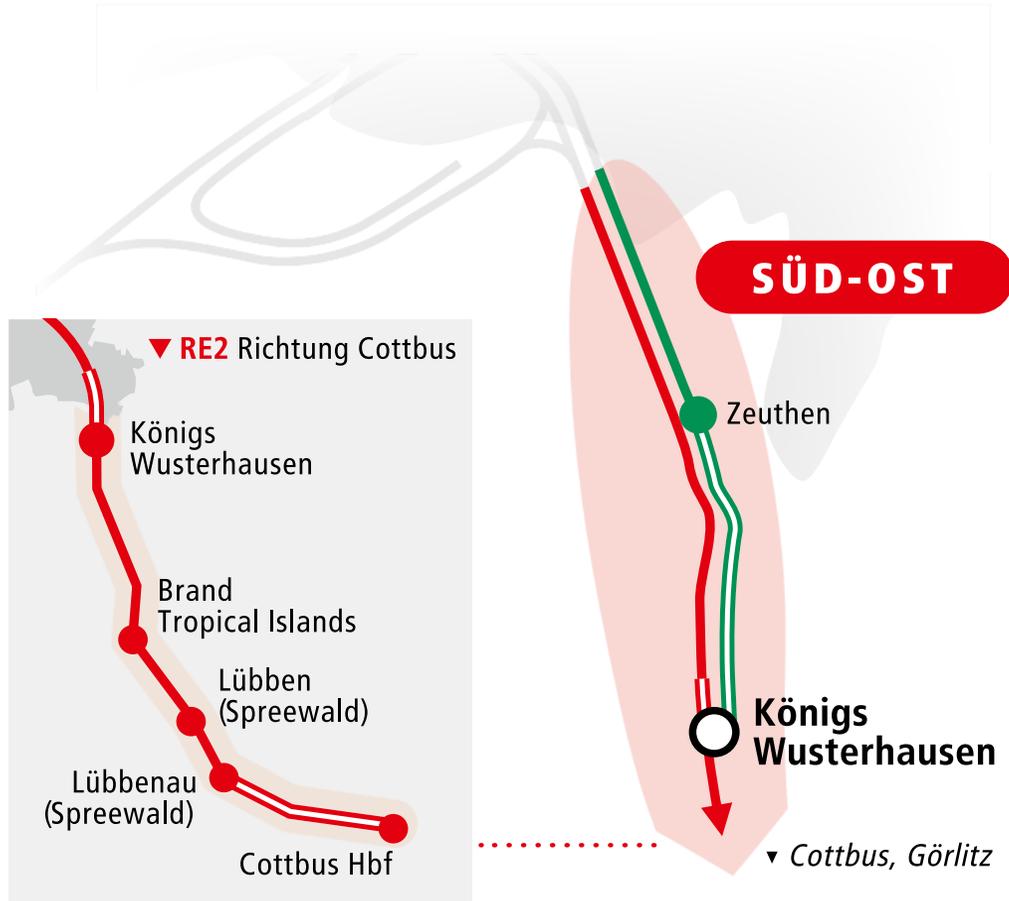
Niederbarnimer Eisenbahn AG

- Streckenausbau Heidekrautbahn Wilhelmsruh – Schönwalde, 14 km
- Wiederaufbau der Streckeneinbindung in das Netz der DB AG
- Korrespondierende Maßnahmen im übrigen Netz der NEB, insbesondere Klosterfelde – Basdorf – Schönwalde – Karow

Projektstatus

- NEB: Planfeststellungsverfahren, Zielstellung Fertigstellung: 2024
- Nordbahn: Leistungsphase 2 (Vorplanung)
- Birkenwerder: Lph 1 (Grundlagenermittlung)





Zielsetzung

- **Lübbenau – Cottbus:** Herstellung der Zweigleisigkeit für stabilen und flexiblen Halbstundentakt Berlin – Cottbus im Regionalverkehr
- **Bahnhof Königs Wusterhausen:** fahrplantechnologische Engstellen beseitigen, langfristig gesamthafter Umbau

Projektumfang

Lübbenau – Cottbus

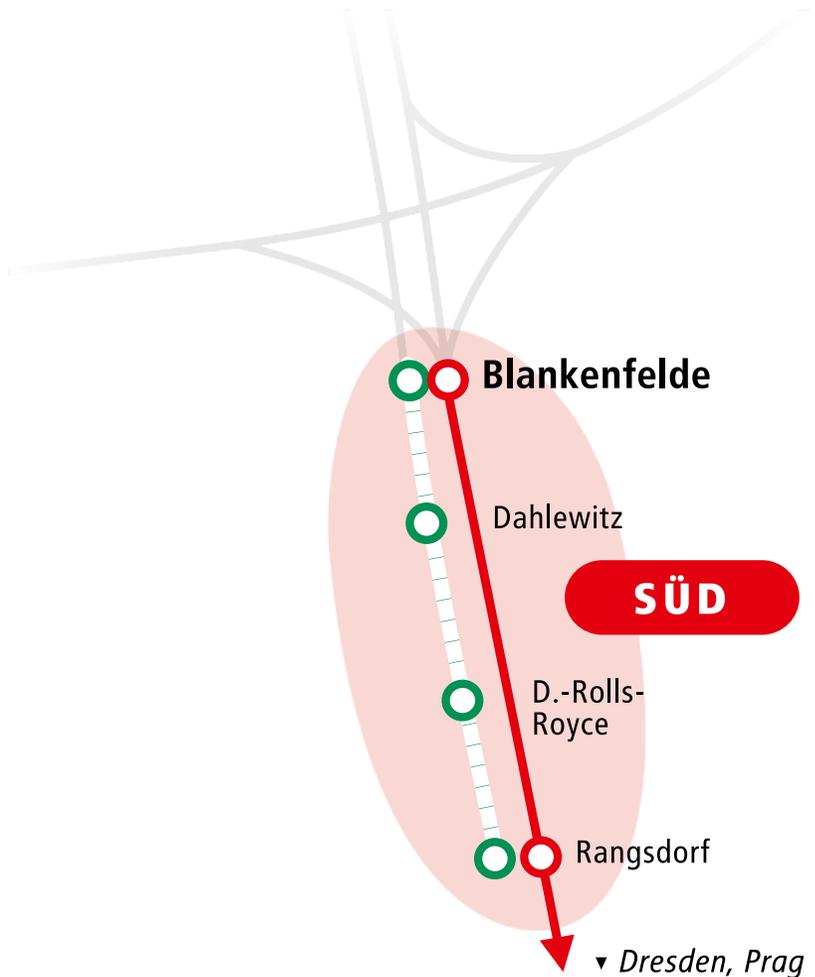
- zweigleisiger Ausbau auf 29 km

Königs Wusterhausen

- Errichtung eines Kehrgleises für RB22 (Inbetriebnahme 5/2022)
- Umbau Nordkopf (Ermöglichung gleichzeitiger Ein- und Ausfahrt von und nach Berlin)
- Perspektivisch ist ein gesamthafter Umbau vorgesehen (Trennung der Linienläufe der S-Bahn und Regionalbahn)

Projektstatus

- Lübbenau – Cottbus: Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung), Zielstellung Fertigstellung: Ende 2027
- Königs Wusterhausen (Nordkopf): Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung), Zielstellung Fertigstellung: Ende 2025



Zielsetzung

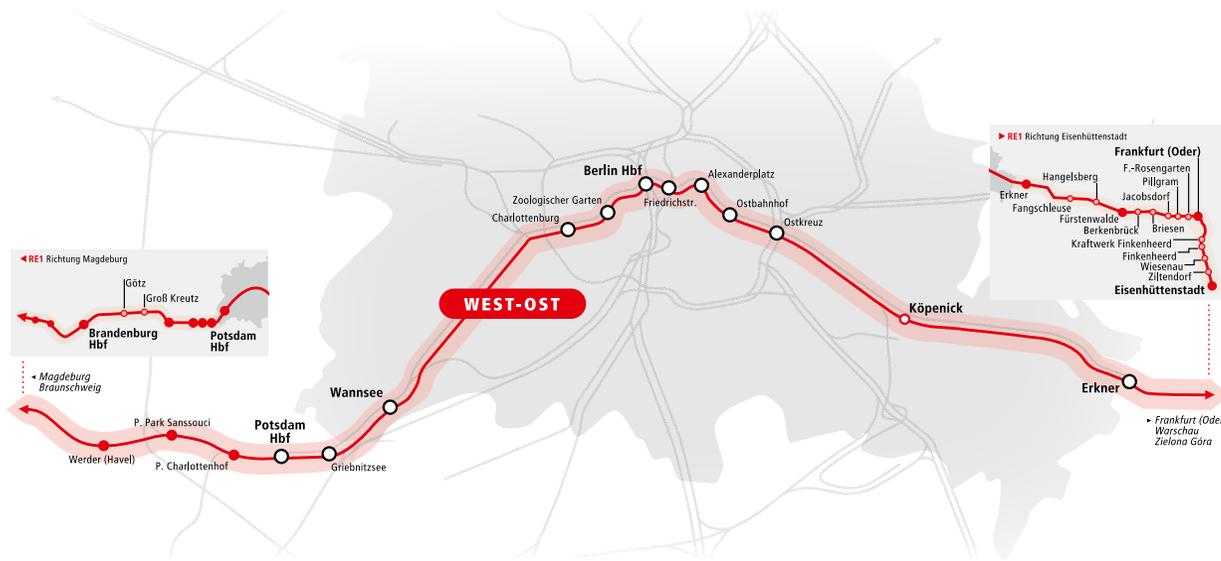
- Dichte und zuverlässige Anbindung der Region im Taktverkehr
- Anbindung des Gewerbegebiets „Dahlewitz Rolls-Royce“

Projektumfang

- S-Bahnverlängerung Blankenfelde – Rangsdorf (5 km) sowie Errichtung von drei neuen S-Bahnstationen
- Optionaler neuer Regionalverkehrshalt Buckower Chaussee

Projektstatus

- S-Bahn-Verlängerung: Leistungsphase 2 (Vorplanung), Zielstellung Fertigstellung: Ende 2028
- Buckower Chaussee: Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung), Betriebliche Umsetzbarkeit in Prüfung



Projektstatus

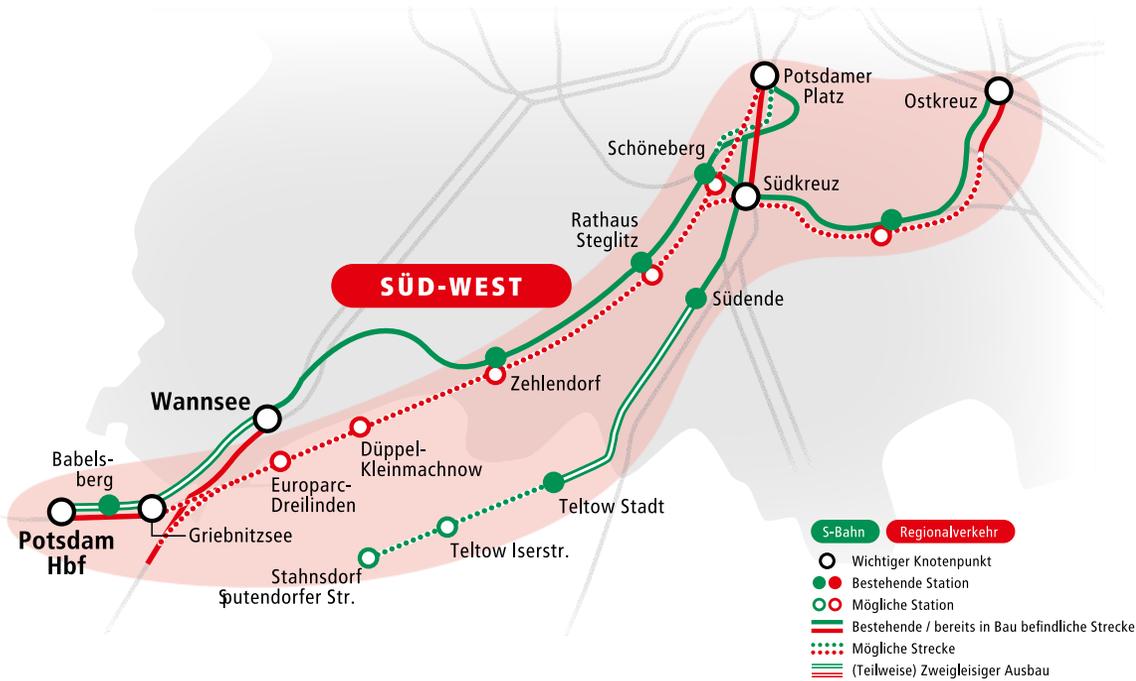
- 1. Betriebsstufe: aktuell Bauausführung, Fertigstellung: Dez. 2022
- 2. Betriebsstufe: Leistungsphase 2 (Vorplanung), Fertigstellung: 2025 – 2026

Zielsetzung

- Sitzplatzkapazität auf der Strecke des RE1 nachhaltig erhöhen durch Ausbau der Bahnsteignutzlänge für zukünftige Zuglängen des RE1

Projektumfang

- Verlängerung der Bahnsteige an den relevanten Verkehrsstationen entlang der Linie RE1
- Erste Betriebsstufe: kurzfristige Verlängerung einzelner Bahnsteige für den Einsatz 6-teiliger Doppelstocktriebwagen zum Dezember 2022
- Zweite Betriebsstufe: Genereller Ausbau kurzer Bahnsteige auf eine Länge von 220 m für den Halt von 8-teiligen Doppelstocktriebwagen mit 800 Sitzplätzen
- Erhöhung der betroffenen Bahnsteige auf 76 cm, sofern 76 cm Höhe bisher nicht vorhanden ist



Projektstatus

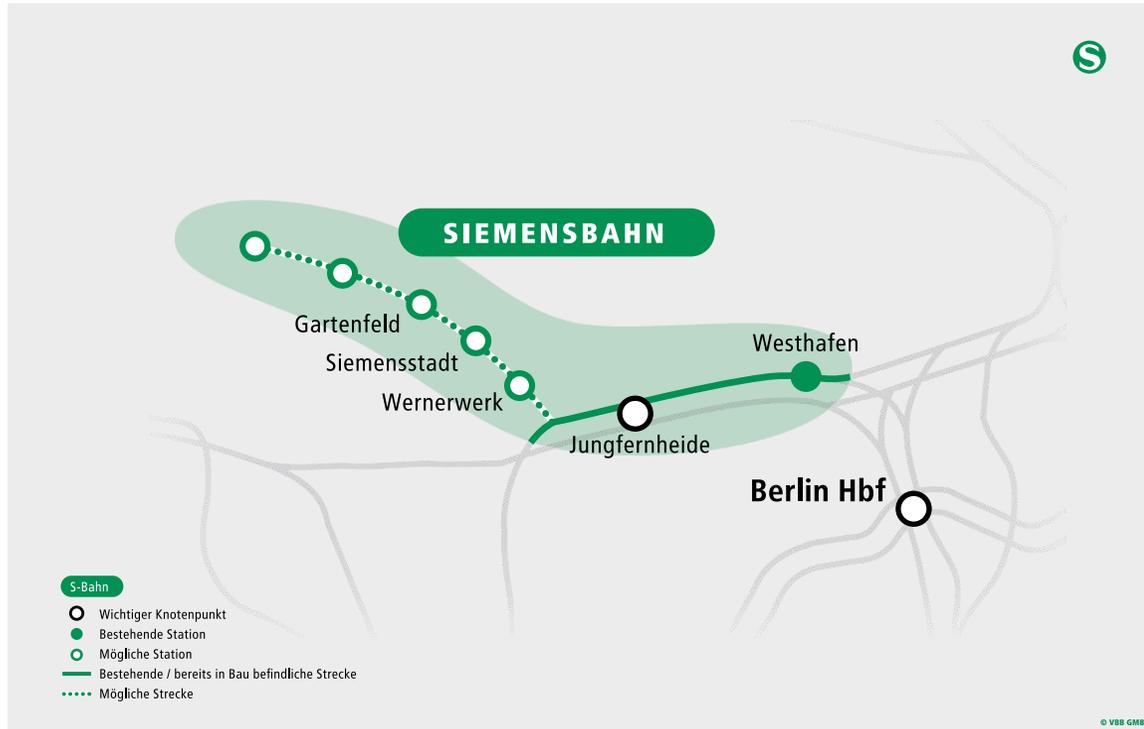
- Potsdamer Stammbahn: Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung)
- S25 Süd: Leistungsphase 2 (Vorplanung)

Zielsetzung

- Schaffung einer Alternativstrecke zwischen Potsdam und Berlin
- Anbindung der Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf (TKS) an den Schienenpersonennahverkehr
- Ausbau der S-Bahnhöfe Zehlendorf, Rathaus Steglitz und Schöneberg als Regionalverkehrshalte
- Weiterführung der Züge in den Nord-Süd-Tunnel bzw. über den Berliner Innenring mit Halten in Südkreuz sowie gegebenenfalls Neukölln oder Hermannstraße und damit weitere Leistungssteigerung des Bahnknotens Berlin

Projektumfang

- Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn als elektrifizierte, zweigleisige Strecke zwischen Griebnitzsee und Berlin Potsdamer Platz, ca. 21 km
- Wiederaufbau des Berliner Innenrings als elektrifizierte, zweigleisige Strecke zwischen Schöneberg und Treptow, ca. 10 km
- „S25 Süd“ Südende – Teltow Stadt – Stahnsdorf: Streckenverlängerung ca. 5 km / zweigleisige Ausbauten ca. 7 km



Projektstatus

- Leistungsphase 2 (Vorplanung), Zielstellung
Fertigstellung: bis Ende 2029

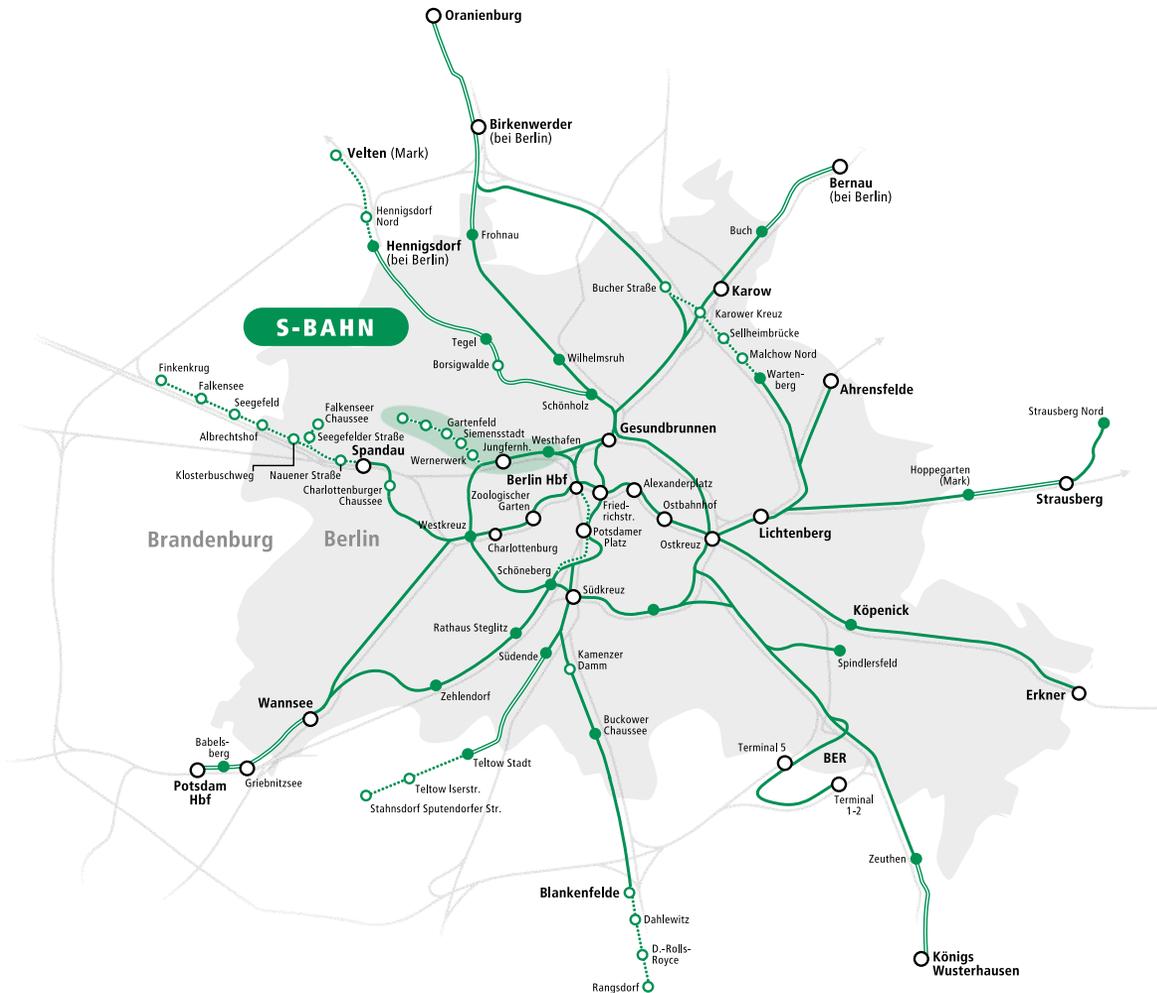
Zielsetzung

- Reaktivierung der „Siemensbahn“ zur Anbindung des Innovationsstandorts Siemensstadt² und Gartenfeld mit Absicherung einer schnellen Anbindung an den Hauptbahnhof und den Flughafen BER (Anschluss an FEX)
- Prüfung einer Verlängerung der Siemensbahn über Gartenfeld hinaus zur Anbindung des nördlich anschließenden Siedlungsgebiets „Gartenfeld Insel“ und „Wasserstadt Oberhavel“

Projektumfang

- Zweigleisiger Wiederaufbau der Altstrecke „Siemensbahn“ mit Gleiserneuerung, Sanierung und Neubau EÜs
- Wiederaufbau der Verkehrsstationen Wernerwerk, Siemensstadt und Gartenfeld sowie korrespondierender Umbau der Stationen Jungfernhöhe und Westhafen
- Reaktivierung der Altstrecke mit den gegebenen Trassierungsparametern (Höchstgeschwindigkeit 60 km/h)
- Neubau der Strecke zwischen dem Bahnhof Jungfernhöhe und der zweiten Spreequerung im gegebenen Linienverlauf mit Höchstgeschwindigkeit bis 80 km/h

i2030 Berliner S-Bahn: Weiterentwicklung und Engpassbeseitigung



Zielsetzung

- Mehr und längere Züge: Angebotsausweitung und mehr Kapazität
- Ausweitung des 10-Minuten-Taktes auf den Außenästen des Netzes
 - Buch – Bernau
 - Hoppegarten – Strausberg
 - Frohnau – Oranienburg
 - Zeuthen – Königs Wusterhausen
- Verbesserung der Pünktlichkeit und der Zuverlässigkeit
- Erweiterung des Netzes durch Strecken- und Stationsneubauten bzw. -reaktivierungen

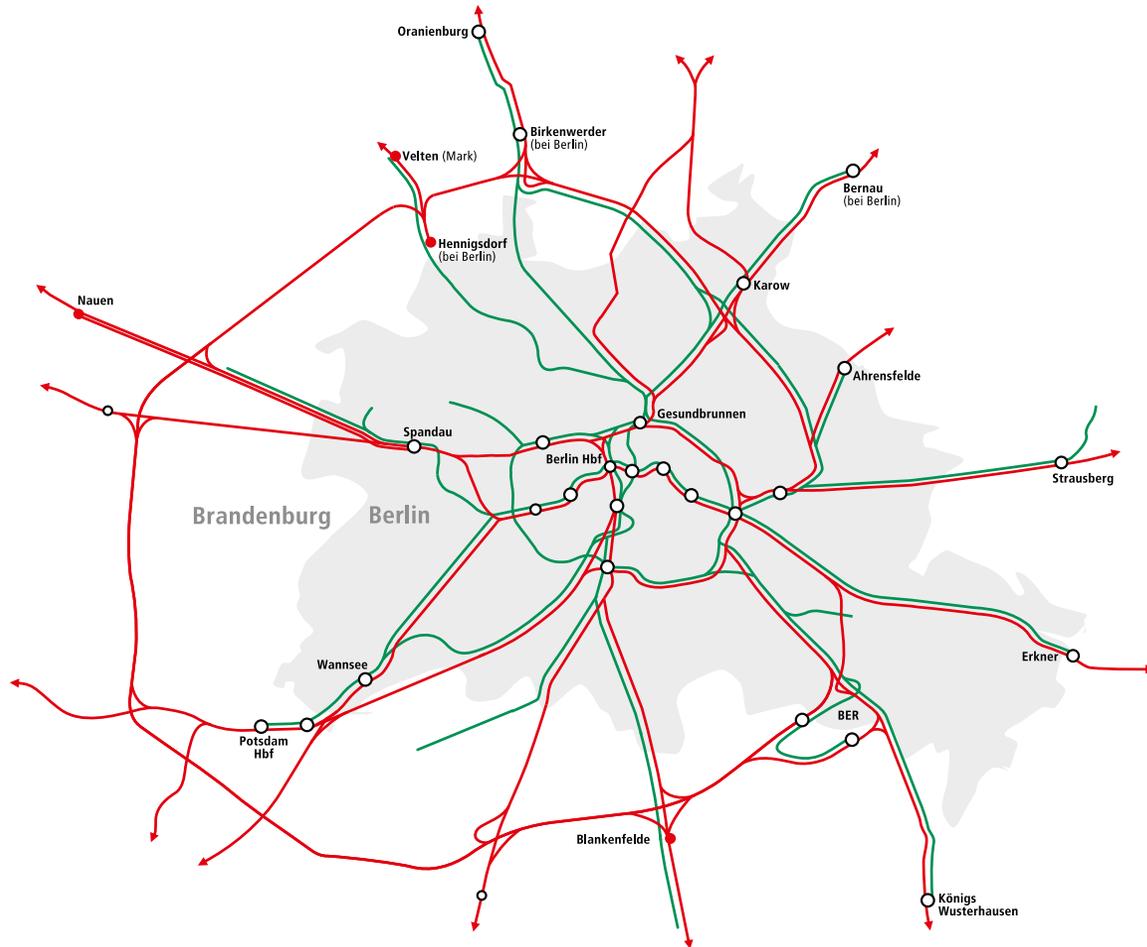
Vereinbarte Maßnahmen

35 Maßnahmenpakete wurden identifiziert:

- Steigerung der Pünktlichkeit (20 Maßnahmen)
- Kapazitätssteigerung (11 Maßnahmen)
- Erhöhung der Abstellkapazität (4 Maßnahmen)

Projektstatus

- Leistungsphase 2 (Vorplanung) für 1. und 2. Tranche begonnen, Finanzierung 3. Tranche in Kürze



Zielsetzung

- Fundament für Korridor- und Variantenauswahl
- Wechselwirkungen der i2030-Projekte sowie regionale und überregionale Wechselwirkungen beurteilen und bewerten
- Schnittstellen zu übergeordneten Planungen, wie. z.B. Deutschlandtakt, berücksichtigen

Projektumfang

- Nachfrageanalyse
- Bewertungsschema zur Variantenabschichtung
- Identifizierung von Engpässen
- Aufbereitung für Öffentlichkeit
- Gesamthafte Priorisierung
- Knotenbetrachtung

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Mehr Schiene für Berlin und Brandenburg

VBB Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg GmbH
Stralauer Platz 29, 10243 Berlin
i2030@vbb.de

In Kooperation mit den Ländern Berlin und
Brandenburg und der DB Netz AG

Stand November 2022



Fotos: VBB, Sebastian Elm

Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg – wer sind wir?

- gegründet im November 2019
- derzeit über 25 Mitgliedsorganisationen
- Detailarbeit in vier Arbeitsgruppen: Zielkonzept, Dialog, Lausitz, Güterverkehr
- Koordinierungsteam aus fünf Fachexperten

Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

Ein starkes Netzwerk aus Verbänden, Wirtschaft und Wissenschaft



Brandenburgische
Technische Universität
Cottbus - Senftenberg



Fahrgastverband
PRO BAHN



IGOB = ostbahn
Interessengemeinschaft



Cottbus



Ostbrandenburg



Potsdam



TEMPLIN
THERMALSOLEHEILBAD



Mobilität für Menschen.



Die Ziele der Politik in Bund und Ländern



Bundesregierung (Koalitionsvertrag 2021-25)

- Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr bis 2030
- Erhöhung des Anteils des Schienengüterverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen von derzeit 18% auf 25%



Landesregierung Brandenburg (Koalitionsvertrag 2019-24)

- Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes von 40 auf 60%
- Angebot des SPNV durch mehr Züge, mehr Sitzplätze und bessere Takung erheblich aufstocken



Landesregierung Berlin (Koalitionsvertrag 2021-26)

- Ausbaudes Schienenverkehrs in der Metropolregion Berlin-Brandenburg
- Beschleunigung der Planungen zur Erreichung demodatsplit-Ziele bis 2030
- Unterstützung der Vorschläge des Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

Das bedeutet konkret für die Zielplanung im Schienenverkehr:

- Anteil des Schienenverkehrs auf den Pendlerkorridoren zwischen 50-60%
- Erhöhung der Zug-Kilometer-Leistung um ca. 50%
- Wiederaufbau und Ausbau aller Schienenkorridore (Investitionsvolumenvergleichbar mit Ausbau Bahnknoten Berlin 1990-2006)



„Kommt der Zug, kommt der Zug“: Das Zielkonzept 2025 - 2030 - 2035/36

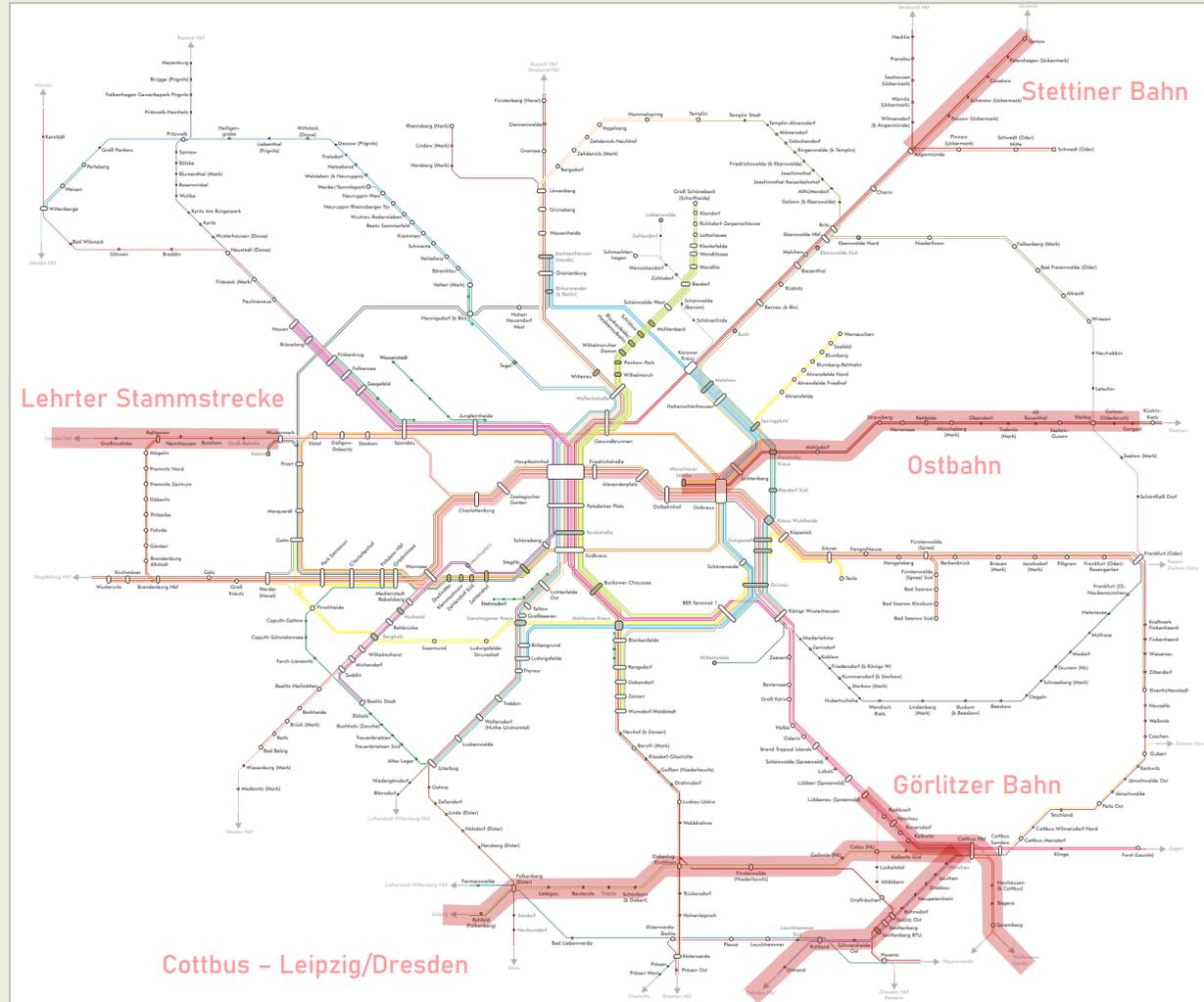
Dichte Takte bei S- und Regionalverkehr

- mindestens 5-Minuten-Takt für die S-Bahn in Berlin und 10-Minuten-Takt nach Brandenburg
- 15-Minuten-Takt auf denpendlersärkeren Korridoren bis zu den Orten im Städtekrans durch RegionalExpress (RE) und die neue Regional-S-Bahn (RSB)
- 30-Minuten-Takt aller übrigen Direktverbindungen nach Berlin/Potsdam
- 60-Minuten-Takt als täglicher Grundtakt im ganzen Land Brandenburg und in die Nachbarregionen

Erhöhung der jährlichen bestellten Schienenverkehrsleistungen von heute 72 Mio. auf etwa 100 Mio. Zug-Kilometer in beiden Bundesländern

Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur an Trassen und Bahnhöfen, ein großer Teil davon besteht im Wiederaufbau früherer Schienenstrecken und ist im i2030-Programm enthalten; Reaktivierung von Strecken und Neubau von Bahnhöfen; Elektrifizierung von Teilstrecken und Wendeleisen; Berücksichtigung eines leistungsfähigen Güterverkehrs im Infrastrukturkonzept

Schrittweise Umsetzung in Zeiträumen bis 2025, 2030 und 2035/36





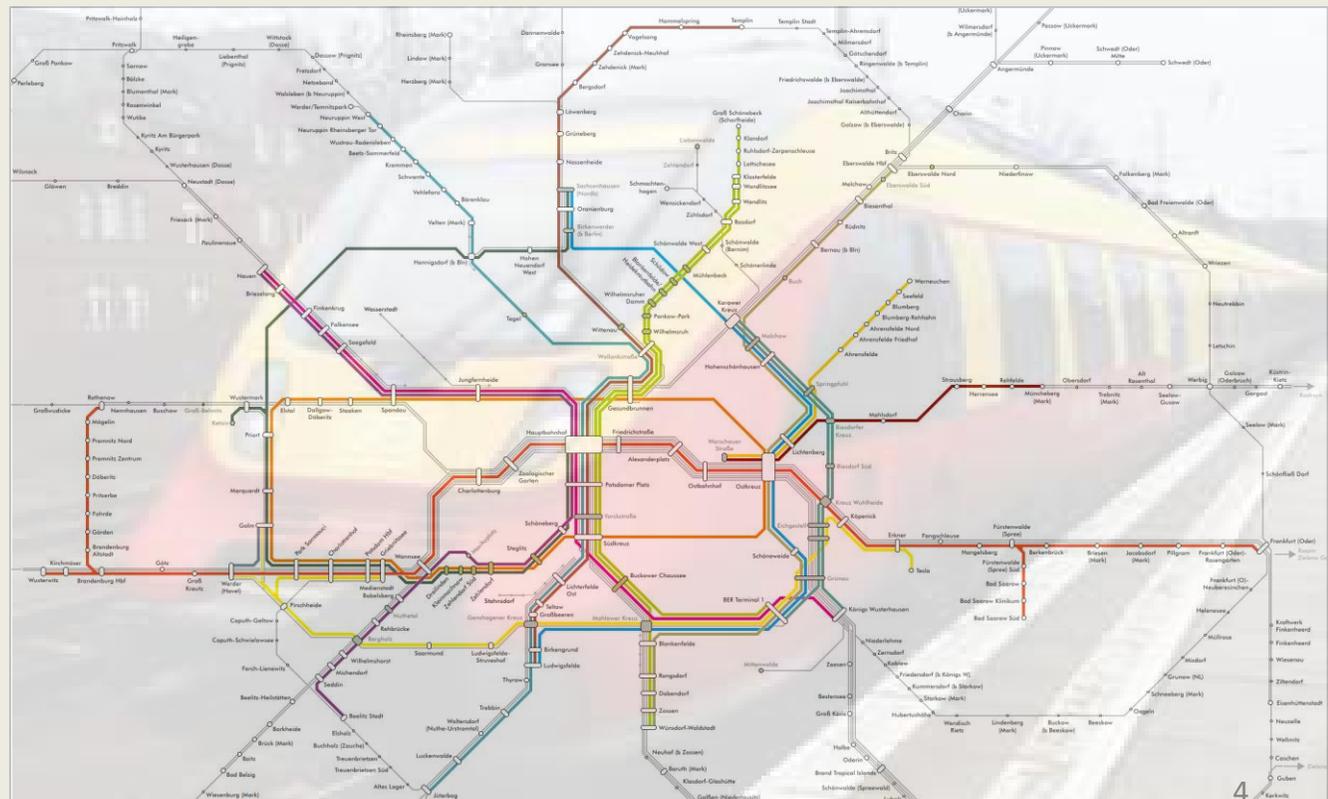
Mit der Regio-S-Bahn im 15/30-Minuten-Takt zwischen Stadt und Umland

Die Regio-S-Bahn ist die ideale Ergänzung eines schnellen RE-Netzes mit langen Linienläufen und des Berliner S-Bahn-Netzes mit Erschließung des direkten Umlandes. Die pendlerstarken Kommunen und die Städte der sogenannten „zweiten Reihe“ erhalten damit ein S-Bahn-ähnliches System mit dichten Takten und Halten nur an den Umsteigepunkten im Berliner Stadtgebiet; damit kann der Entwicklungsdruck für Wohn- und Gewerbeansiedlungen weit in das Land Brandenburg getragen werden.

Auch innerhalb Berlins entstehen schnelle Direktverbindungen. Das Netz kann stufenweise in Betrieb gehen, wenn die betrieblichen und infrastrukturellen Voraussetzungen erfüllt sind sowie die Laufzeiten der Verkehrsverträge aufeinander abgestimmt sind.

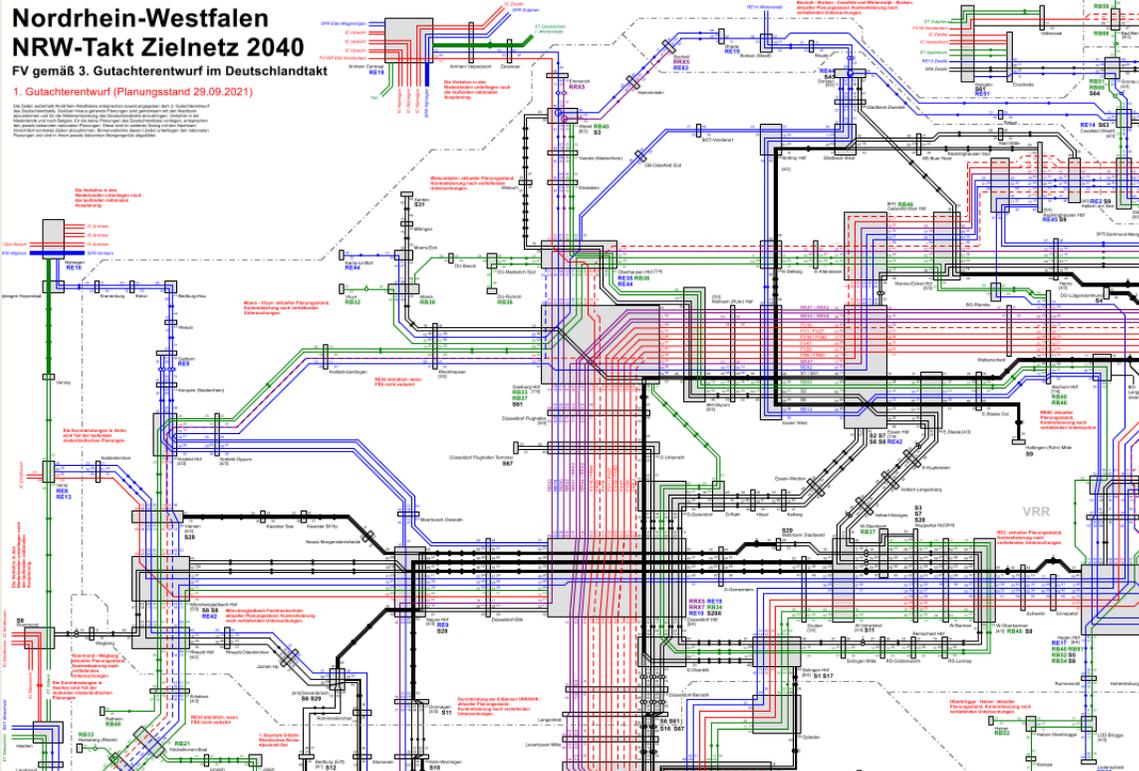
Die Regio-S-Bahn erfüllt damit folgende Merkmale:

- keine eigenständigen Gleise, Mitnutzung der vorhandenen bzw. wiederaufzubauenden Infrastruktur
- exakte 30-Minuten-Takte, durch Überlagerung mehrerer Linien ergeben sich 15-Minuten-Takte
- RE-Netz wird ergänzt und von Vorortverkehr entlastet
- Halten wichtigen Stationen im Berliner Stadtgebiet
- S-Bahn-Qualität bis zu 70 km in das Umland





Beispiel Nordrhein-Westfalen: Zielnetze 2032 und 2040



EINE KLARE LINIE FÜR NORDRHEIN- WESTFALEN

SO PLANT NRW DEN NAHVERKEHR
AUF DER SCHIENE FÜR 2032/2040





BündnisSchiene Berlin-Brandenburg – Arbeitsfelder

Gemeinsames Ziel: Schienenverkehr in der Region voranbringen

- Argumente für Politik, Bürger und Wirtschaft bereitstellen
- Politik, Verwaltungen und Bahnen bei Infrastrukturausbau (i2030) und Umsetzung Zielkonzept begleiten und unterstützen

Plattform für den Informationsaustausch

- Konzepte und Standpunkte austauschen
- Transparenz bei Prozessen schaffen
- Akteure informieren über aktuelle Planungen

Vernetzung der Akteure

- Kurze Wege für Informationen
- Verständnis für Abläufe und Zwänge zwischen den Beteiligten entwickeln
- Abbau von Hürden ermöglichen
- Bundespolitik (Finanzierung!) einbinden

Zielkonzept entwickeln

- Sachverstand der Mitglieder des Bündnisses nutzen
- Denkfabrik für Ideen und Konzepte im Schienenverkehr
- Entwurf des Zielkonzeptes konsensual erörtern

Frühzeitige Projekt- beteiligungen unterstützen

- Träger öffentlicher Belange und Verbände frühzeitig informell einbinden
- Genehmigungsverfahren beschleunigen



Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg – Aktivitäten 2020-2022

Plattform für den Informationsaustausch / fachliche Bewertungen

Detaillierte Stellungnahmen

- 2020 Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) Nord-Süd
- 10/2021 Abschlussbericht Deutschland-Takt
- 10/2021 Vergabeverfahren Nord-Süd 2 / Berlin-Stettin
- 2020-22 Aufgabenstellung Planung und PEK Spandau-Nauen
- 2021/22 i2030-Briefkasten
- 06/2022 Entwurf des Landesnahverkehrsplans Brandenburg

Frühzeitige Projektbeteiligungen unterstützen

- Koordinierte Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren Heidekrautbahn (2022)

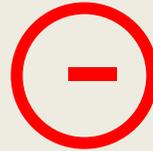


Abgleich Zielkonzept / Status Quo



Systementscheidung
Potsdamer Stammbahn
als Regio-Strücke

Bahngipfel 06/2022: weitere
Ausbauprojekterfordern
(Nordbahn, Ostbahn,
Berliner Außenring)



Entscheidung gegen
Regio-Einbindung auf der
Kremmener Bahn

aufgezeigte Kurzfrist-
maßnahmen 2022ff. nicht
umgesetzt

Vorschläge aus Stellung-
nahmen bislang kaum
aufgegriffen



System-/Ausbauent-
scheidung für NVT &
weiterhin offen

Projektfortschritt/
Zeitplan & 2030 trotz
hohem Mitteleinsatz der
Länder