

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Umwelt, Verkehr, Klimaschutz

51. Sitzung
11. Juni 2020

Beginn: 10.35 Uhr
Schluss: 13.32 Uhr
Vorsitz: Oliver Friederici (CDU)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 2 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Aktueller Stand der i2030-Projekte
(auf Antrag der Fraktion der FDP)

[0299](#)
UmVerk

Hinweis: Zu Punkt 2 a) erfolgt eine Anhörung.

- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Ausbau Bahnstreckennetz Berlin Brandenburg
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

[0025](#)
UmVerk

- c) Antrag der AfD-Fraktion [0213](#)
Drucksache 18/1493 UmVerk
DB Fernverkehr auf der Stadtbahn in den Haupt
Nachtstunden endlich vernünftig an den Berliner
ÖPNV anbinden – zusätzliche Halte am Bahnhof
Zoo und am Alexanderplatz

- d) Antrag der Fraktion der CDU [0115](#)
Drucksache 18/0673 UmVerk
Errichtung eines Regionalbahnhalt punktes am
Bahnhof Buckower Chaussee

- e) Antrag der AfD-Fraktion [0212](#)
Drucksache 18/1492 UmVerk
S5 zukunftsfähig ausbauen: zweigleisiger Ausbau Haupt
nach Strausberg Nord und Verlängerung über
Spandau bis zum Falkenhagener Feld

Vorsitzender Oliver Friederici: Zunächst einmal möchte ich die Anzuhörenden in unserer Runde begrüßen. Das ist zum einen Herr Staatssekretär Rainer Genilke aus dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg sowie Herr Alexander Kaczmarek, Konzernbevollmächtigter Land Berlin der Deutschen Bahn AG sowie über Internet zugeschaltet Frau Susanne Henckel, Geschäftsführerin des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg GmbH – VBB –.

Zunächst ein paar Hinweise: Wie bereits mitgeteilt, hat der Krisenstab Pandemie hier im Haus mehrfach beschlossen, die Zahl der Anzuhörenden vor Ort auf zwei Personen pro Sitzung zu beschränken. Daher ist Frau Henckel heute digital zugeschaltet. Wie üblich beginnen wir mit den beiden Stellungnahmen der hier vor Ort anwesenden Anzuhörenden. Danach erfolgt die digitale Stellungnahme von Frau Henckel. Herr Kaczmarek und Frau Henckel haben Präsentationen vorbereitet, die sie im Zuge ihrer Stellungnahmen halten werden und die dem Ausschuss vorab zur Kenntnis gegeben wurden. Ich gehe davon aus, dass Sie mit einem Wortprotokoll einverstanden sind. – Ich höre keinen Widerspruch. Dann ist das so beschlossen.

Der Punkt 2 b wurde in der 8. Sitzung am 15. Juni 2017 auf Antrag der Fraktion der SPD ver tagt. Des Weiteren wurde dieser Punkt in der 15. Sitzung am 7. Dezember 2017 aus zeitlichen Gründen und in der 16. Sitzung am 18. Januar 2018 einvernehmlich ver tagt. Zunächst die Begründung des Besprechungsbedarfs des Tagesordnungspunktes 2 a durch die Fraktion der FDP. – Herr Schmidt, Sie haben das Wort. – Bitte sehr!

Henner Schmidt (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich freue mich vor allem, dass Herr Staatssekretär Genilke zu uns gekommen ist, weil das ein gutes Zeichen ist, dass Berlin und Brandenburg bei diesem wichtigen Thema an einem Strang ziehen. Das war früher nicht der Fall. Deshalb, herzlichen Dank, dass Sie gekommen sind und dass auch Sie gekommen sind, Herr Kaczmarek! Das Thema ist von extrem hoher Bedeutung für die Metropolregion über Jahrzehnte hinaus. Wir haben uns immer wieder damit beschäftigt. Heute möchten wir es besprechen, um zum einen den aktuellen Stand zu bekommen, aber auch besser zu verstehen, wie sich der weitere Fortschritt des i2030-Programms gestaltet, auch welche Priorisierungen

dort gesetzt werden durch das Land Brandenburg und das Land Berlin, das ist uns nämlich bisher etwas unklar, und natürlich zu verstehen, was wir hier als Ausschuss dazu beitragen können, um das Projekt oder die vielen Projekte zu unterstützen und zu beschleunigen und was wir dazu tun können, damit wir bei den Themen hier stärker Fahrt aufnehmen.

Vorsitzender Oliver Friederici: Recht herzlichen Dank, Herr Abgeordneter, für diese kurze Begründung der FDP-Fraktion! – Wer wird für die Koalition für den Tagesordnungspunkt 2 b die Begründung vornehmen? – Herr Moritz, die Grünen, bitte sehr!

Harald Moritz (GRÜNE): Ich übernehme das mal kurz. Wir haben über dieses Projekt i2030 hier schon gesprochen, und es ist im Namen 2030 schon angelegt, dass es ein längerer Prozess sein wird, bis wir sozusagen die Maßnahmen auf der Schiene sehen werden. Deswegen wird natürlich im Verkehrsausschuss dieses Thema des Öfteren aufgerufen. Wir haben auch dazu einen Besprechungspunkt angemeldet. Der geht sogar noch etwas weiter. Es gibt ganz sicherlich noch weitere Projekte im Bahnnetz in Berlin-Brandenburg, die über i2030 hinausreichen, und auch da sollte gelegentlich mal besprochen werden, welchen Stand diese haben. So viel erst mal zur kurzen Begründung.

Vorsitzender Oliver Friederici: Danke schön, Herr Abgeordneter, für die kurze Begründung! – Wir kommen nun zur Begründung des Tagesordnungspunkt 2 c und e durch die AfD-Fraktion. – Herr Lindemann, bitte sehr!

Gunnar Lindemann (AfD): Herzlichen Dank! – Unsere zwei Anträge, der erste ist 2 c, zusätzliche Halte am Bahnhof Zoo und am Alexanderplatz in den Nachtverkehrsstunden zwischen 23 und 5 Uhr, denn bisher hält der Fernverkehr in Spandau, am Hauptbahnhof und am Ostbahnhof. Die Punkte sind relativ schlecht an den Berliner ÖPNV angeschlossen. Der ÖPNV im Westen, das Drehkreuz, ist am Bahnhof Zoo. Am Alexanderplatz sind die Straßenbahnlinien, die in den Berliner Osten weiterführen. In den Nachtstunden behindern zusätzliche Halte des Fernverkehrs auch nicht den anderen Verkehr, weil der Eisenbahnverkehr auf der Stadtbahn natürlich sowieso sehr wenig in den Nachtstunden ist. Tagsüber, wissen wir, ist das nicht machbar, weil zu viel Verkehr auf der Schiene ist, aber in den Nachtstunden ist das durchaus machbar. Und ob die Fahrgäste nun drei oder vier Minuten früher oder später am Ostbahnhof ankommen, die zum Ostbahnhof wollen, ich denke, das spielt im Nachtverkehr auch keine Rolle.

Zu Punkt 2 e – S5 ausbauen: Wie wir gehört haben, immer mehr Menschen ziehen an den Stadtrand von Berlin und auch in den Speckgürtel nach Brandenburg. Die S5 ist hier stiefmütterlich behandelt worden. Richtung Strausberg ist die Strecke nur eingleisig. Dadurch entstehen häufig Verspätungen. Es ist auch sehr schwer, da eine vernünftige Taktung zu finden. Darum sollte diese Strecke zweigleisig ausgebaut und in die andere Richtung, Richtung Westen, bis zum Falkenhagener Feld, verlängert werden. Da gibt es auch Vorleistungen durch eine Trasse einer Privatbahn. Es wohnen ungefähr 37 000 Menschen dort, also ist es durchaus sinnvoll, die S5 weiter Richtung Westen anzubinden, damit die Menschen besser an den ÖPNV angebunden sind. – Danke schön!

Vorsitzender Oliver Friederici: Danke Ihnen, Herr Abgeordneter! – Zum Tagesordnungspunkt 2 d, zum Antrag der CDU-Fraktion, übernehme ich als Verkehrssprecher die kurze Begründung.

Es geht hier um die Errichtung eines weiteren Regionalbahnhaltepunktes im regionalen Bereich Buckower Chaussee im Bezirk Tempelhof-Schöneberg. Die CDU-Fraktion möchte noch einmal klarstellen und deutlich machen, dass wir es sehr wichtig halten, dass gerade in diesem Gebiet ein Regionalbahnhof zur Verfügung steht und bei der Planung und dem Bau der Dresdner Bahn von vornherein inbegriffen ist. Dieser Antrag beinhaltet diese Forderung – ich werde nachher in der Aussprache noch darauf zurückkommen –, genauso wie wir es sehr wichtig halten, dass auf der S2 ein Bahnhof am Kamenzer Damm neu entsteht. – Dies zur Begründung der CDU-Fraktion zum Tagesordnungspunkt 2 d.

Bevor wir zur Anhörung kommen, kommen wir zunächst zur einleitenden Stellungnahme des Senats, gegeben von Frau Senatorin Günther. – Bitte sehr!

Senatorin Regine Günther (SenUVK): Sehr geehrte Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Für uns ist es eines der zentralen Projekte in dieser Legislatur. Das muss man so sagen. Wir haben das zusammen mit dem Land Brandenburg, der Deutschen Bahn und dem VBB angefangen, weil wir aufhören wollen, in kleinen Kästchen zu denken, sondern die Metropolregion ernsthaft in den Blick nehmen müssen. Es ist zwingend, dass wir die Verbindungen zwischen Berlin und Brandenburg deutlich schienenseitig verstärken. Wenn man sich das Projekt anguckt, es geht hier um 180 Kilometer, und wenn alles kommen sollte, sind es mehr als 30 neue Bahnhöfe. Das ist eine Dimension, die Brandenburg und Berlin in den letzten Dekaden unter dem Motto „Wir wachsen zusammen“ nicht gesehen haben. Deshalb glaube ich nach wie vor und bin sehr dankbar, dass der Ausschuss das heute hier aufruft, dieses Projekt ist eines der größten Projekte auch in den nächsten Jahren.

Ich möchte mich auch noch mal ganz besonders beim Land Brandenburg für die gute Kooperation bedanken, genauso bei der Deutschen Bahn und beim VBB. – Ich habe die Ziele aufgezeigt. Wir haben jetzt begonnen. Ich nenne vielleicht mal ein paar Stichworte, was bisher gemacht wurde: Wir, Berlin und Brandenburg, haben die Planungskosten der Leistungsphase 1, rund 8 Millionen Euro, zur Verfügung gestellt. Wir haben, um die sach- und zeitgerechte Abwicklung der Projekte zu gewährleisten, einen Lenkungskreis eingerichtet. Der tagt seit Ende 2017. Wir haben jetzt in den Haushalt, mit dem Nachtragshaushalt, im Land Berlin, um die Verpflichtungsermächtigungen zu gewährleisten, 74 Millionen Euro eingestellt, um das Projekt weiter voranzutreiben. Wir haben im Korridor Nordbahn-Heidekrautbahn für dieses Jahr den ersten Baubeginn im Rahmen von i2030 vorgesehen, und da ist der erste Spatenstich im Bahnhof Wilhelmsruh für Ende November geplant, und so ließe sich diese Liste fortsetzen. Im Rahmen der Anhörung werden wir bestimmt noch näher davon hören. Insofern freue ich mich auf die Diskussion. Zu den einzelnen Punkten zu Bahnhöfen würde ich jetzt, also zu den Punkten 2 b bis e, an Herrn Staatssekretär Streese abgeben.

Vorsitzender Oliver Friederici: Herzlich gerne und vielen Dank! – Herr Streese, Sie haben das Wort. – Bitte sehr!

Staatssekretär Ingmar Streese (SenUVK): Herzlichen Dank! – Ich fange einfach mal mit der Buckower Chaussee an bzw. 2 c war das Erste, ÖPNV-Halt Bahnhof Zoo. Seit der Bahnreform liegt die Entscheidungsmacht oder -gewalt über die Bahnhöfe bei der DB. Die DB hat vor einigen Jahren entschieden, dass der Bahnhof Zoo nicht mehr angefahren werden sollte und entsprechend haben wir als Senat das hingenommen, sind weiterhin aber im Dialog mit

der DB, aber auch anderen wie ÖBB und Flixtrain, um da auch noch mehr Halte zu ermöglichen als ohnehin möglich sind. Wenige Züge halten, nach Stuttgart einer, IRE-Züge nach Hamburg, aber auch der Nachtzug der ÖBB. – Der Alexanderplatz war noch in der Diskussion. Da stellt sich die Schwierigkeit als ICE-Bahnhof, weil die Bahnsteige für die Zuglängen nicht ausreichen.

Zum Stichwort Buckower Chaussee möchte ich noch erwähnen, dass der Senat alles tut – Sie hatten auch den Kamenzer Damm erwähnt –, um bei den Prüfungen der Halte relativ schnell voranzukommen, sodass wir unmittelbar nach Abschluss der Dresdner Bahn eine Inbetriebnahme dort, wenn die Leistungsfähigkeitsprüfung und die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung positive Signale ergeben, auch starten können. Die Flächen werden an der Buckower Chaussee freigehalten, sodass dort gegebenenfalls die Initiative ergriffen werden kann.

Zur S5 – Strausberg und Falkenhagener Feld: Beide sind Elemente von i2030. Strausberg liegt schon vollständig im Land Brandenburg, aber wir als Berlin unterstützen das natürlich auch mit entsprechender Taktung. Vielleicht wird nachher auch noch mal darauf eingegangen. Die nächsten Planungsschritte bei Strausberg sind die Erstellung von Fahrplan-/Betriebsstabilitätsuntersuchung und dann die betrieblichen und verkehrlichen Aufgabenstellungen. – Falkenhagener Feld: Da sind wir noch relativ früh dran. Es stehen noch diverse Untersuchungen und Prüfungen aus, zum Beispiel Trassierungsstudie, Fahrplanstabilisierungsprüfung, Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und die Absicherung der Finanzierung. Das ist Bestandteil des Korridors Spandau–Nauen, der im Groben schon so weit vorbereitet ist mit dem Projektziel, Erstellung von Gleisplänen und ersten Fahrplanuntersuchungen. – Danke schön!

Vorsitzender Oliver Friederici: Recht herzlichen Dank für den Bericht des Senats! – Wir haben uns vorher im Saal verständigt bei den beiden Anzuhörenden, dass zunächst Herr Kaczmarek und dann Herr Staatssekretär Genilke seinen Vortrag hier in der Anhörung hält. Zum Verfahren: Wir haben auch heute wieder vor, dass wir eine Rederrunde der Fraktionen nach der Anhörung machen und dass im Anschluss die Anzuhörenden wiederum antworten können. Ich habe die herzliche Bitte, sich bei den Rederrunden der Abgeordneten pro Fraktion auf einen Abgeordneten zu konzentrieren, wenn dies bitte möglich ist. Die Anzuhörenden bitte ich, sich auf fünf Minuten zu beschränken in ihrem Vortrag. Ich bin da aber sehr großzügig, auch wenn ich das jetzt vielleicht nicht sagen sollte. Wir fangen mit Herrn Kaczmarek an. Dann geht es mit Herrn Genilke weiter, und dann schalten wir Frau Henckel über den Videokanal zu. – Lieber Herr Kaczmarek, Sie haben das Wort. – Bitte sehr!

Alexander Kaczmarek (DB AG): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Sehr geehrte Frau Senatorin! Vielen Dank auch für das Interesse des Parlaments an dem Gemeinschaftsprojekt zwischen Berlin, Brandenburg und der Deutschen Bahn – i2030 –, weil in dem ersten Redebeitrag auch schon zu hören war: Wie können wir das Ganze denn befördern? – Ich glaube, schon das hilft an dieser Stelle. Die Aufmerksamkeit des Parlaments für dieses Projekt ist sehr hilfreich. Wir freuen uns auch auf Ihre Anregungen und Hinweise. Wenn man den heutigen Stand des Projekts überschreiben müsste, dann würde ich es überschreiben mit: Wir sind mit den meisten Themen weiter denn je, aber da geht noch was. Da geht auch noch was in Bezug auf die Geschwindigkeit. Das ist gar keine Frage. Ich komme im Einzelnen auch noch mal darauf.

Es war in den Vorbeiträgen schon ein bisschen zu hören: Passiert da eigentlich wirklich etwas? – oder: Wir sehen ja nichts draußen. – Ich übersetze das jetzt mal etwas volkstümlich. Tatsächlich ist die Planungskultur – so wird es jedenfalls formuliert, ich würde den Begriff nur ungerne verwenden –, das Planungssystem in Deutschland so, dass bei einem Infrastrukturprojekt die Bauphase nur noch einen sehr geringen Zeitraum in Anspruch nimmt, wir aber einen sehr viel größeren Zeitraum in Anspruch nehmen für Planung, Genehmigungen, Finanzierung und übrigens auch Ausschreibungszeiträume. Deswegen sind wir im Moment, wenn man das so sagen möchte, in einer Art papierenen Phase. Wir produzieren unglaublich viel Papier in diesem Projekt, aber das müssen wir auch, damit wir später in der Genehmigungsplanung tatsächlich sicher sind und eventuelle gerichtliche Auseinandersetzungen, die bei keiner Infrastrukturmaßnahme wirklich auszuschließen sind, dann auch bestehen können. Deswegen sehen Sie so wenig draußen von i2030, wobei ich – ich komme gleich auf das eine Projekt – nur empfehlen kann, hin und wieder mal die Siemensbahn zu besuchen. Da sieht man nämlich tatsächlich schon etwas. Da passiert einiges. Aber bei allen anderen Projekten sind wir natürlich noch in einer sehr frühen Phase.

Im Grunde, wenn man es ein bisschen in Legislaturperioden aufteilen will – ich weiß, das ist vielleicht nicht unbedingt die allerschönste Botschaft –, ist diese Legislaturperiode die der grundsätzlichen Entscheidungen über die einzelnen Infrastrukturprojekte und die nächste Legislaturperiode diejenige, wo es dann tatsächlich, so hoffen wir, Genehmigungsplanung und dann auch die entsprechenden behördlichen Genehmigungen für diese Projekte gibt und dann auch der Bau beginnen kann, und wahrscheinlich die übernächste Wahlperiode diejenige, die die Inbetriebnahmen sieht. Ich weiß, das wird nicht jeden sofort erfreuen, aber Infrastrukturentwicklung ist in Deutschland eben kein Sprint, sondern ein Langstreckensport. Ich glaube, wir würden das Projekt i2030 überfordern, wenn wir jetzt auch noch das deutsche Planungssystem an dieser Stelle reformieren wollten. Ich glaube, wir tun gut daran, uns mit dem bestehenden Rechtssystem entsprechend zu arrangieren.

Insofern ist es nicht so, dass nichts passiert, sondern es passiert eine ganze Menge, gerade bei der Deutschen Bahn. Aber auch bei unseren Partnern ist eine Großzahl von hochqualifizierten Mitarbeitern damit beschäftigt, die Grundlagen für diese Infrastrukturprojekte zu schaffen. Wir sind bei vielen, wie gesagt, weit über das hinaus, was wir in der Vergangenheit hatten. Leider ist auch der Griff in die Schublade, man hätte sich das denken können, nach so vielen Jahren müsste schon alles da sein, nicht wirklich erfolgreich, weil sich sehr viele Vorschriften und Regeln geändert haben. Wir stehen also bei vielen Dingen ein wenig am Anfang, aber es geht voran.

Hier muss man allerdings die Weitsicht des Parlaments loben bei dieser optischen Darbietung. Ich weiß, was auf den Folien steht. Ich hoffe, Sie können es auch einigermaßen erkennen.

i2030

Warum gibt es das Programm?



Warum gibt es das Programm? – Ich würde sogar scherzhaft sagen: Wenn es das nicht gäbe, müssten wir es jetzt schnellstens erfinden, denn wir alle haben die leidvolle Erfahrung in den letzten Jahren gemacht, dass Berlin, Brandenburg und die Bahn nicht immer in der gleichen Richtung unterwegs waren, was die Infrastrukturausgaben anging oder zumindest nicht zum gleichen Zeitpunkt in der gleichen Richtung unterwegs waren. Das haben wir nun geändert durch diesen tatsächlich einmaligen Schritt. So etwas gibt es in dieser Konsequenz in Deutschland sonst nicht. Deswegen bin ich auch ein Stück weit stolz darauf, dass uns das gelungen ist, das ins Leben zu rufen.

Sie sehen hier auf dieser Folie noch mal das ganze Konglomerat an Rechtskonstruktionen, Planwerken, die dahinter stehen und am Ende natürlich dazu führen, dass all diese Bestellungen zum Beispiel, die der VBB vornimmt, all die Konzepte, die im StEP Verkehr und in den anderen übergeordneten Planungen niedergelegt sind, am Ende auf diese Infrastruktur wirken. Am Ende muss die Eisenbahninfrastruktur natürlich an diese verstärkten Anforderungen angepasst werden. Deswegen ist i2030 so wichtig, weil wir diesen Weg jetzt gemeinsam beschreiten, um genau diesen Herausforderungen zu begegnen. – Der Text ist auf Ihren Blättern wahrscheinlich besser zu lesen.

i2030
Hintergründe:



Nahtlose Schnittstelle zwischen EU-Verkehrsnetz und städtischer Mobilität! Ein generell steigendes Verkehrsaufkommen auf der Schiene wird bei den integrierten Planungen mitgedacht. Entscheidend ist dabei eine Infrastruktur, die Entlastung bietet, um Engpässe im Personen- und Güterverkehr zu beseitigen.	Platz in der Stadt! Mehr Schienenverkehr schafft mehr Lebensqualität: weniger Stau, weniger zugeparkte Straßen und Plätze, weniger Lärm, dafür saubere Luft und mehr Raum für Fußgänger, Radfahrer sowie Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität.	Perspektiven für das Land! Brandenburger Region rückt näher an die City. Das entlastet den Wohnungsmarkt im Verdichtungsraum und wertet die Gemeinden der „zweiten Reihe“ auf, sichert die soziale Infrastruktur und bietet Potenziale zum attraktiven Leben, Wohnen
Zuverlässig, schnell und bequem unterwegs! Dichte Takte, kürzere Fahrzeiten und mehr Platz in der Bahn erleichtern Verzicht aufs Auto. Dabei wird in modernen Zügen Reisezeit zur Nutzzeit		Klimaziele einhalten! Die Verkehrswende zum umweltfreundlichen Verkehr liefert einen entscheidenden Beitrag zur Umsetzung der gemeinsamen Klimaziele.

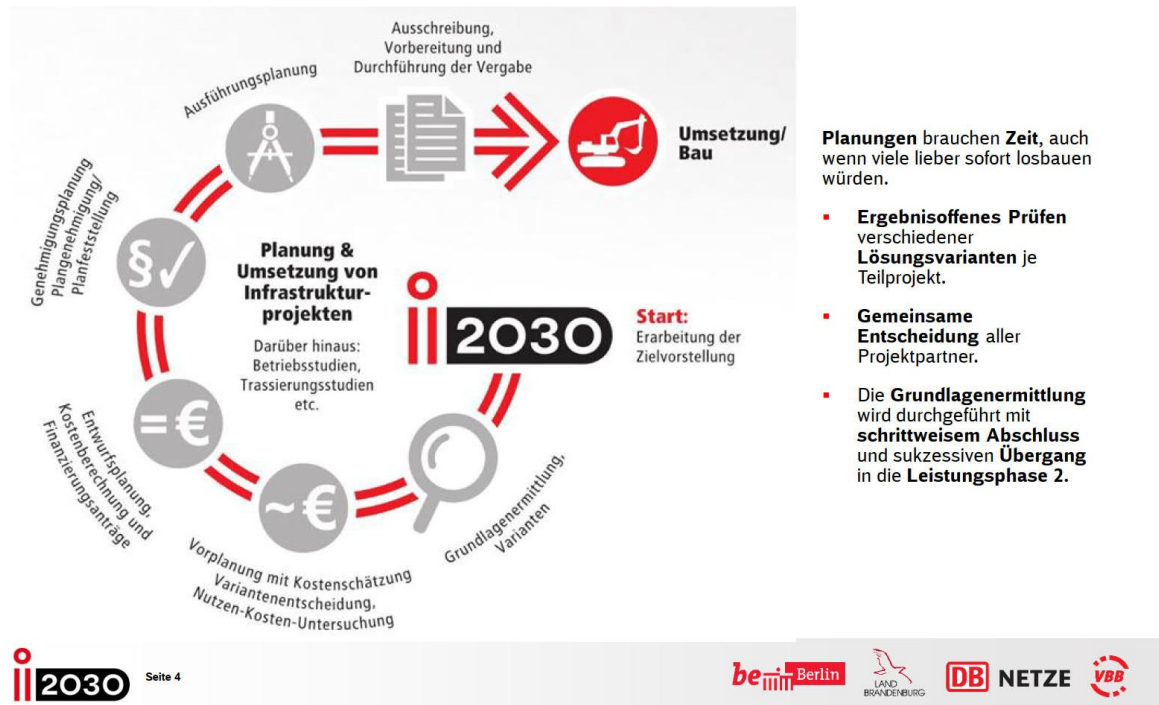
Seite 3

Hier sind mehr die Hintergründe geschildert. Sie sehen hier übrigens ein Bild von der Siemensbahn, Unterzeichnung des Finanzierungsvertrages damals, so lange ist es noch gar nicht her, auf dem Bahnhof Wernerwerk. Sie sehen also, das genießt auch allerhöchstes Interesse. Nicht nur der Regierende Bürgermeister war dabei, sondern auch der Staatssekretär aus dem Bundesministerium, Enak Ferlemann. Das ganze Thema ist keineswegs nur eines der beiden Länder und der Deutschen Bahn.

Worum geht es am Ende? – Es geht darum, das Netz fit zu machen für die Herausforderungen, die kommen. Wir alle gehen davon aus, dass wir mehr Verkehr auf der Schiene haben wollen, schon aus Klimaschutzgründen. Wir gehen davon aus, weil dieser Metropolenraum Berlin-Brandenburg wächst, dass möglichst viele Pendlerinnen und Pendler nicht mit dem Auto in die Stadt kommen sollen, um die Straßen hier zu überlasten, sondern mit der Bahn in die Stadt kommen sollen. Aus all diesen Gründen, und es gibt noch eine Vielzahl anderer Gründe, die ich jetzt nicht alle auführen möchte, ist es wichtig, dass wir den Infrastrukturausbau, der in den Neunzigerjahren schon mal beispiellos vorgenommen wurde, aber dann irgendwann ins Stocken geriet, auch aus finanziellen Gründen und auch sicherlich aus Gründen, dass von Bundesseite andere Schwerpunkte gesetzt werden mussten, wieder aufnehmen und gemeinschaftlich vorantreiben.

i2030

Wo stehen wir, und wie geht es weiter?



Hier sehen Sie, wo wir stehen. Diese Grafik zeigt relativ deutlich, was ich vorhin versucht habe mitzuteilen, dass bei solchen Infrastrukturprojekten die Phase, wo der Bagger rollt, eigentlich eine relativ kurze und auch die am wenigsten mit Problemen behaftete Phase ist. Wir haben eine Vielzahl von vorgeschalteten Phasen, in denen wir uns jetzt befinden. Wir befinden uns im Moment bei i2030 überwiegend bei der Variantenuntersuchung und den Grundlagenermittlungen, aber auch schon bei Vorplanungen und Variantenentscheidungen, je nach Projekt. Ich komme im Einzelnen noch darauf.

Wir werden jetzt in den nächsten Schritten, dann, wenn die Varianten entschieden sind, tatsächlich auch in die nächsten Schritte der Entwurfsplanungen und dann final auch in die Genehmigungsplanung gehen. Unsere Planungstiefe ist mittlerweile in Deutschland doch sehr ausgeprägt, um es mal vorsichtig zu sagen. Ich will das jetzt nicht weiter bewerten. So ist es aber nun mal, und wir tun gut daran, das auch entsprechend zu berücksichtigen. Man muss es nicht so weit treiben wie bei der Dresdner Bahn, wo die Planung über zwei Jahrzehnte gedauert hat. Wir hoffen, hier natürlich deutlich schneller zu sein. Aber auch gerade deswegen nehmen wir uns die Zeit und gehen hier sehr sorgfältig voran, weil wir natürlich mögliche Streitpunkte in den späteren Verfahren vorzeitig ausräumen wollen. Ich glaube, das ist ein vernünftiger Ansatz, der dann auch dazu führt, dass solche Projekte dann konsensual durchgesetzt werden können.

i2030

Die Projektkorridore

West: Korridor Berlin-Spandau - Nauen

Nord-West: Korridor PrignitzExpress/Velten

Nord: Korridor Nordbahn/Heidekrautbahn

Süd-Ost: Berlin-Cottbus/Königs Wusterhausen

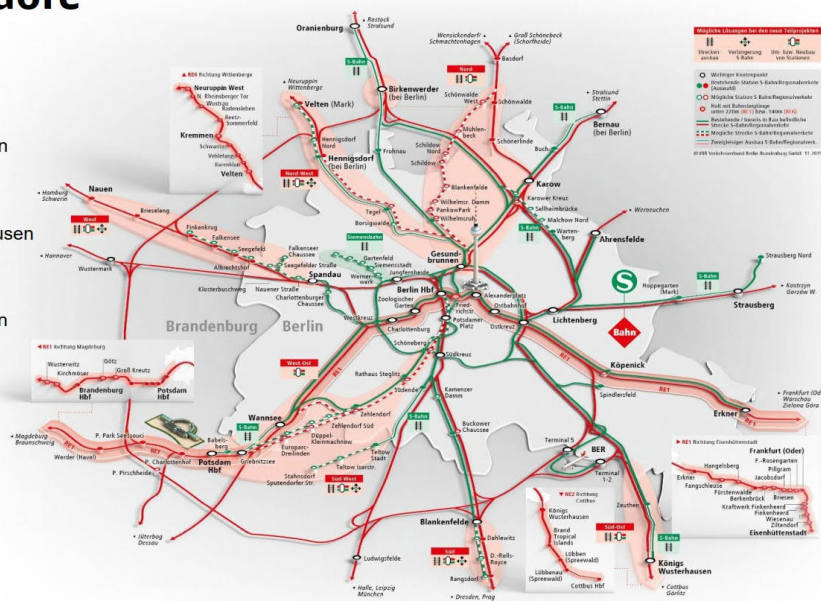
Süd: Berlin-Dresden/Rangsdorf

Süd-West: Korridor Potsdamer Stammbahn

West-Ost: „RE1“, Magdeburg – Berlin –
Eisenhüttenstadt

S-Bahn Siemensbahn

Berliner S-Bahn: Engpassbeseitigung /
Weiterentwicklung S-Bahnnetz
(35 Teilmaßnahmen)



Sie sehen hier die Projektkorridore, die wir damals in dem gemeinschaftlichen Vertrag zwischen Berlin, Brandenburg und der Deutschen Bahn festgelegt haben. Da ist einmal der wichtige Korridor West, Berlin-Spandau-Nauen. Da ist der Korridor Nordwest, volkstümlich Prignitz-Express genannt, also die Regionalbahn von Gesundbrunnen über Schönholz, Tegel aus der Stadt hinaus. Das ist der Korridor Nord, Nordbahn-Heidekrautbahn, wobei hier nur die Nordbahn der Anteil der Deutschen Bahn ist. Die Heidekrautbahn gehört der NEB. Dann der Korridor Südost, Berlin-Cottbus-Königs Wusterhausen, mit dem Bahnhof Königs Wusterhausen in ganz entscheidendem Maße.

Dann Süd, Berlin–Dresden, da insbesondere Rangsdorf, Südwest, die Potsdamer Stammbahn, und der große Gesamtkorridor, der sich ergibt aus der Ausschreibung Elbe-Spree, RE 1, wo es um die Bahnsteigverlängerung geht im Abschnitt zwischen Magdeburg und Eisenhüttenstadt. Dann haben wir die S-Bahnprojekte, die alle in einem Korridor vereint sind, und die Siemensbahn, die von der Größe und vom Umfang her natürlich ein eigenes Projekt darstellt.

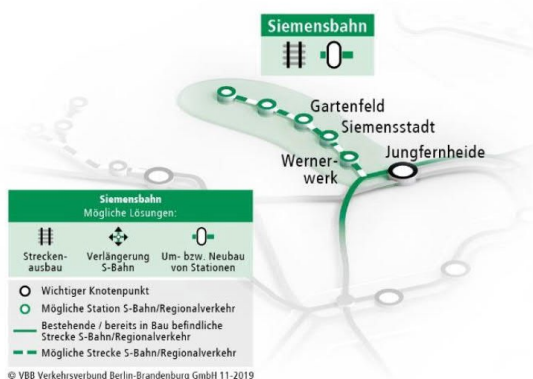
Vorsitzender Oliver Friederici: Herr Kaczmarek! Es wären jetzt schon zehn Minuten.

Alexander Kaczmarek (DB AG): Entschuldigung! Aber jetzt sind wir auch gleich fertig, Herr Vorsitzender! Sie hatten gesagt, Sie sind großzügig. Das habe ich missbraucht.

Vorsitzender Oliver Friederici: Für die Deutsche Bahn immer!

Alexander Kaczmarek (DB AG): Ganz kurz noch: Die Siemensbahn, vielleicht als eines der Projekte, die sehr schnell vorangehen.

i2030 Vorstellung ausgewählter Korridore S-Bahn Siemensbahn



Zielsetzung

- Reaktivierung der Altstrecke „Siemensbahn“ zur Anbindung der Arbeits- und Lebenswelt „Siemensstadt 2.0“ mit Absicherung einer schnellen Anbindung an den Hauptbahnhof und den Flughafen BER (Anschluss an FEX)
- Anbindung des nördlich anschließenden Siedlungsgebiets „Gartenfeld / Gartenfeld Insel“

Untersuchungsvarianten zur Realisierung der Zielsetzung

- Reaktivierung der Altstrecke mit den gegebenen Trassierungsparametern und Wiederinbetriebnahme des 800 Meter langen Viadukts
- Prüfung der Streckenverlängerung über Gartenfeld hinaus nach Hakenfelde

Was ist bisher erreicht

- Durchführung von Teilleistungen der Leistungsphase 2
- Machbarkeitsstudie für die Streckenverlängerung nach Hakenfelde in Bearbeitung
- Erste Nachrechnungsergebnisse zum Viadukt vorliegend

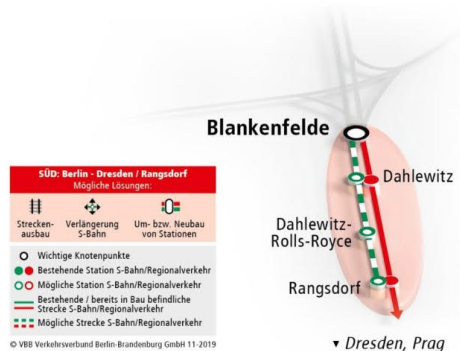
Wie geht es weiter

- Analysen zu den technischen Lösungsvarianten und Bauwerksbegutachtungen abschließen
- Umweltuntersuchung, Trassierungsstudie und Machbarkeitsuntersuchung zur Streckenverlängerung über Gartenfeld hinaus abschließen

Hier haben wir übrigens auch die Punkte, die zur Beschleunigung führen: Sehr schnell abgeschlossener Finanzierungsvertrag. Teilweise haben wir angefangen ohne Finanzierungsvertrag, einfach auf Zuruf, und wir haben einen politischen Willen, wir wollen das, und wir haben eine klare Variante. Es gibt da keine Varianten, außer im Anschluss in Jungfernheide. Ansonsten geht es da sehr gut voran, und wenn Sie dort unterwegs sind, werden Sie sehen, dass die Vegetation schon deutlich zurückgeschnitten worden ist, übrigens mit Erlaubnis der Behörden, nicht dass jemand in Schwierigkeiten kommt.

i2030 Vorstellung ausgewählter Korridore

Berlin-Dresden – Rangsdorf



Zielsetzung

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

Projektumfang

- Blankenfelde – Rangsdorf (5 km)

Untersuchungsvarianten zur Realisierung der Zielsetzung

Anteil S-Bahn

S-Bahnverlängerung **Blankenfelde – Rangsdorf** mit Untervarianten

- Durchgehende Zweigleisigkeit
- Teilweise Zweigleisigkeit

Anteil Regionalbahn: Untersuchung zum Regionalbahnhof **Buckower Chaussee**

Was ist bisher erreicht

- Grundlagenermittlung für die S-Bahnverlängerung Blankenfelde – Rangsdorf abgeschlossen und Finanzierung bis einschließlich Abschluss Planrechtsverfahren sichergestellt

Wie geht es weiter

- Planungsleistungen der Vorplanung beauftragen und diese Planung beginnen
- Anteil Regionalbahnhof Buckower Chaussee: Fahrplanbewertungen fortsetzen

Dresden–Rangsdorf, ähnliches Thema: Hier sind auch politische Entscheidungen ganz klar getroffen worden. Der Ministerpräsident hat deutlich gesagt: Ich will hier gar keine Varianten, ich will die S-Bahn nach Rangsdorf. Das hat uns sehr geholfen, um das Projekt sehr schnell voranzutreiben und es jetzt mit einzuphasen.

i2030 Vorstellung ausgewählter Korridore Berlin-Spandau – Nauen



Zielsetzung

- Verdichtung des Zugangebots, gleichmäßiger Taktverkehr
- Minimierung der Einflüsse / Zwänge zwischen Fern- und Nahverkehr
- Ausbau des überlasteten Schienenknotens Berlin-Spandau

Projektsumfang

- Berlin-Spandau – Nauen: 23 km

Vereinbarte Untersuchungsvarianten zur Realisierung der Zielstellung: Stärkung Regionalverkehr und S-Bahnverlängerung bis Finkenkrug

- S-Bahn-Verlängerung nach Finkenkrug in den Untervarianten mit und ohne Anbindung Falkenseer Chaussee
- Fernbahnhof Spandau: u.a. zwei zusätzliche Bahnsteigkanten
- Fernbahnausbau auf eine 4-Gleisigkeit nach Nauen

Was ist bisher erreicht

- Gleisplan für Fern- und S-Bahn erstellt
- Fahrplanuntersuchungen für die S-Bahn-Verlängerung erarbeitet
- Förderantrag bei der EU gestellt

Wie geht es weiter

- Start Vorplanung für vereinbarte Untersuchungsvarianten Fern- und S-Bahn
- Start der Machbarkeitsuntersuchung für eine unterirdische S-Bahnlösung als Vergleichsvariante

Spandau–Nauen ist das wichtigste, aber auch das schwierigste Projekt. Hier gibt es im Moment verschiedene Variantenuntersuchungen: Viergleisigkeit, Sechsgleisigkeit, S-Bahn-Abzweig zur Falkenseer Chaussee. All das wird im Moment untersucht. Es ist eine sehr umfangreiche Untersuchung. Ich glaube, hier müssen wir uns auch noch einen Moment Zeit nehmen, um eine dann möglichst unangreifbare Variante zu finden.

Das vielleicht in aller Kürze. Ich wollte verdeutlichen: Wir arbeiten mit Hochdruck an den Themen, und dass der Bagger noch nicht rollt, liegt am Planungsrecht, aber wenn das da ist, dann wird er auch rollen. – Danke schön!

Vorsitzender Oliver Friederici: Danke schön, Herr Kaczmarek, auch für die Präsentation, die uns zur Kenntnis gegeben wurde! Vielen Dank für Beides! – Nun kommen wir zum Staatssekretär Herrn Genilke. – Herzlich willkommen auch hier in Berlin! Jetzt hören wir, was uns das Ministerium aus Potsdam mitzuteilen hat. – Vielen Dank, dass Sie da sind! – Bitte sehr!

Staatssekretär Rainer Genilke (MIL Brandenburg): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordnete! Sehr geehrte Frau Günther! Herr Staatssekretär! Ich bin sehr gern hierhergekommen. Danke auch für die Einladung und die Möglichkeit, aus Sicht des Landes Brandenburg dieses Projekt i2030 zu beleuchten und vor allen Dingen auch zu erörtern, dort, wo wir gemeinsam Gesprächsbedarf sehen. Ja, wenn es i2030 nicht gäbe, da möchte ich Herrn Kaczmarek ausdrücklich zustimmen, dann müsste man es erfinden. Eigentlich müsste man, wenn wir sehen, wie lange Planungen dauern – ich komme darauf sicherlich auch noch zu sprechen –, auch sagen: Warum haben wir es nicht zehn Jahre früher

erfunden, denn dann wären wir jetzt in den Umsetzungsplanungen, das, was wir uns alle sehnlichst wünschen. In der Tat haben wir uns ein Planungsrecht auferlegt, welches nun mal so lange dauert, wo wir jetzt sind. Es wurde in den letzten Jahren auch nicht unkomplizierter, sondern die Variantenvergleiche, auf die wir gerade zu sprechen gekommen sind, sind Bestandteil dieser Planung, denn man muss am Ende auch nachweisen, dass die gefundene Lösung auch unter Abwägung anderer Baumöglichkeiten die optimale an der Stelle ist. 70 Prozent sind ungefähr die Planung. Das gilt im Übrigen nicht nur für die Bahn, das gilt auch für andere Projekte. Insofern sind wir mittendrin, oder andersherum: Wenn wir Planrecht haben, ist die Baustelle im Grunde schon zu 70 Prozent fertig. 30 Prozent sind dann das Bauen. Meistens ist es bei den Preisen natürlich umgedreht.

Wir haben als Brandenburger mit diesem Programm natürlich im Auge, dass wir die Pendlerbeziehungen mit Berlin insbesondere im Auge behalten. Es ist nicht nur so, dass wir einen relativ starken Pendlerbereich haben um die Hauptstadt herum, also in diesem inneren Verflechtungsraum, wie wir ihn gerne nennen, sondern wir haben diese Pendlerbewegung bis weit in das Land Brandenburg hinein. Wenn ich allein sehe, wie viele Pendlerinnen und Pendler aus Cottbus in die Hauptstadt pendeln, zwischen 5 000 und 6 000, dann sehen wir, dass es nicht nur 30 Kilometer vor der Hauptstadt dieses Problem gibt, sondern weit ins Land Brandenburg hinein. Die Zahlen waren in der Vergangenheit auch immer Anlass dafür, den Erfolg des Nahverkehrs zu predigen. Das ist auch richtig so. Denken wir an die 215 000, die jeden Tag aus Brandenburg Richtung Berlin pendeln, aber auch die knapp 90 000, die herauspendeln aus Berlin Richtung Brandenburg, um dort ihrer Arbeit nachzugehen und das Geld zu verdienen, welches sie in den Unternehmungen dann natürlich am Ende des Tages in Einkommen und Steuerkraft umsetzen.

Für uns war es immer wichtig, diese Pendlerbeziehungen ins Land hineinragen zu sehen, immer von dem, der am längsten im Zug sitzt. Das ist nicht der, der in Blankenfelde zusteigt oder in Falkensee oder in Potsdam, sondern wir müssen uns auch Gedanken machen: Wie kommt unser Pendler aus Wittenberge, aus der Uckermark, aus Cottbus, aus Elsterwerda am Ende in diesen Bereich, wo wir die Arbeitsplätze zu einem großen Teil auch in Brandenburg generiert haben. Deshalb müssen wir bei aller Betrachtung über die Notwendigkeit, tätig zu werden, jetzt möglichst schnell auch Erfolge vorzuweisen, das auch immer im Hintergrund haben. Wir müssen dieses Land zusammenhalten, und wir dürfen es nicht spalten. Deshalb ist es gut, dass Berlin und Brandenburg sich hier gemeinsam auf einen Weg gemacht haben, der dies in ganz besonderer Weise auch berücksichtigt. Die Geschichten, die wir da immer wieder hören, dass natürlich weite Teile des Landes Brandenburg sich als abgehängt fühlen, ist oftmals ein Produkt, dass man das nicht genügend berücksichtigt hat. Das ändert sich im Übrigen auch mit der neuen Strategie, den Fernverkehr der Deutschen Bahn zu verstärken, ändert sich aber auch mit den Maßnahmen, die wir in unserem i2030 haben: sieben Korridore, allein 35 S-Bahnmaßnahmen. Das ist natürlich ein gewaltiges Paket.

Die Landesregierung ist jetzt ein halbes Jahr unterwegs, und wir haben uns das natürlich angeschaut. Wenn man nur begrenzte Ressourcen hat, auch für die Planungen, diese vorzunehmen, muss man sich entscheiden: Wo machst du jetzt ganz besonders weiter? – Das haben wir uns angeschaut, und Herr Kaczmarek ging gerade auf die S-Bahnerweiterung ein, aber natürlich auch im Zuge des Ausbaus der Dresdner Bahn Richtung Rangsdorf. Wir wollen dort die S-Bahn haben. Da sind wir uns alle einig gewesen, dass dieser Bereich wieder die S-Bahn bekommt. Wir haben deshalb diese Maßnahme auch priorisiert. Warum? – Weil wir dort im

Planungsrecht am weitesten waren und in dieser Entscheidungsfindung. Das Gleiche gilt übrigens für den Prignitz-Express und die Erweiterung der S-Bahn Richtung Velten. Das gilt in gleichem Maße für die Heidekrautbahn. Ich glaube, wenn man unten so viele Maßnahmen in ein Projekt rein gibt, muss man irgendwann zu dem Ergebnis kommen, dass man oben in der Spitze auch mal etwas weggeräumt, bevor man auf die Idee kommt, da unten noch Weiteres hineinzutun. Das heißt, die Menschen haben in der Tat nicht die Erwartung, dass wir bei den Maßnahmenpaketen, die wir dort haben, gleichmäßig und im Sekundentakt ganz wenig vorankommen, sondern sie haben natürlich die Erwartung, dass wir oben auch mal irgendetwas wegräumen, wo wir sagen, jetzt müssen wir dort priorisieren und diese Maßnahmen auch mal umsetzen und tatsächlich baulich fertigstellen. Das wollen wir gerne tun.

Der RE1 ist für Berlin wie auch für Brandenburg eine wichtige Verbindung, nämlich aus Eisenhüttenstadt über Frankfurt an der Oder bis nach Magdeburg und natürlich durch das Gebiet Berlins hindurch. Wir müssen dort die Kapazitäten erhöhen. Das wollen wir tun, indem wir die Frequenz erhöhen, im 20-Minutentakt in der Hauptverkehrszeit zu fahren. Das bedeutet aber auch gleichzeitig, wir müssen nicht nur das eine tun, sondern auch die Fahrzeuge verlängern, das heißt, wir brauchen dort mehr Kapazitäten, mehr Sitzplätze. Das bedeutet im Klartext, wir müssen die Bahnsteige verlängern. Seit knapp einem halben Jahr wissen wir auch, dass das unter Umständen immer noch knapp wird, weil wir dort demnächst Autos bauen werden, und das liegt genau an dieser Strecke. Das bedeutet für uns natürlich in besonderer Weise, dass wir dort auch ein Augenmerk drauflegen und auch diese Maßnahmen im vertraglichen Rahmen schon vorgenommen haben.

Ich möchte nur noch eine Verbindung nennen, weil sie, glaube ich, für Berlin wie auch für Brandenburg von besonderer Wichtigkeit ist – ich habe sie angesprochen, Herr Kaczmarek auch –, die Dresdner Bahn. Auch die endet, wie gesagt, nicht in Rangsdorf, sondern geht bis Dresden, aber natürlich auch die Görlitzer Bahn. Die ist in besonderer Weise jetzt auch noch im Strukturförderprogramm des Bundes mitaufgeführt, nämlich als eine wichtige Achse von Berlin über KW bis nach Cottbus, Görlitz hinaus, letztlich bis Breslau. Das ist für uns, gerade die Lausitz im Blick habend, eine besonders wichtige Strecke, weil sie den Süden zum Flughafen erschließen wird, aber weil sie auch mit einer Vielzahl von neuen Ansiedlungen privater, aber auch wirtschaftlicher Art zu einer Hauptverkehrslinie werden wird, wie es der RE1 heute schon ist. Das ist die zweitgrößte Linie Brandenburgs neben dem RE1, und deshalb ist es uns ganz besonders wichtig, dort das 740-Meter-Gleis in KW zu bekommen, vor allen Dingen zum Anschluss des Hafens, aber auch um die Durchlässigkeit des RE2 zu verstärken mit den IC-Verkehren, die da zukünftig sein werden. Wir brauchen das zweite Gleis zwischen Lübbenau und Cottbus. Das ist auch Teil des i2030 gewesen, wird aber, so sieht es aus, über die Strukturstärkung noch eine Beschleunigung, zumindest eine Entlastung insofern über die Finanzierung erfahren. Das freut uns ganz besonders, denn es war von Anfang an keine gute Idee, sie wieder eingleisig zu bauen, gerade wenn man die Pendlerzahlen, die ich eingangs erwähnt habe, berücksichtigt. Insofern freue ich mich jetzt auf die Fragen von Ihnen und darf an der Stelle mein Eingangsstatement beenden. – Vielen Dank!

Vorsitzender Oliver Friederici: Recht herzlichen Dank, Herr Staatssekretär Genilke! – Was ich gerade gehört habe, ist, dass eventuell unser Livestream zusammengebrochen ist. Wir prüfen das gerade. Da kommt hinten aus der Technik: Daumen hoch. Es funktioniert wieder, wunderbar. – Danke schön!

Dann kommen wir jetzt zur dritten anzuhörenden Person. Das ist Frau Susanne Henckel. Sie ist Geschäftsführerin des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg – VBB. Sie würden wir jetzt über Video zu schalten. Mal sehen, ob das jetzt klappt.

Susanne Henckel (VBB) [digital zugeschaltet]: Ich hoffe, dass es klappt und Sie mich hören können.

Vorsitzender Oliver Friederici: Sehr gut, und wir sehen Sie jetzt auch, Frau Henckel. Sie haben das Wort für fünf Minuten. – Bitte sehr! Herzlich willkommen bei uns!

Susanne Henckel (VBB) [digital zugeschaltet]: Ein ganz herzliches Dankeschön! – Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Liebe Senatorin Günther! Sehr geehrte Staatssekretäre! Ich bedanke mich, dass ich jetzt in Ergänzung zu meinen beiden Vorrednern Ihnen auch einige Stichworte zu diesem gemeinsamen Projekt der Infrastruktur für Berlin und Brandenburg i2030 geben kann. Ich will mich nicht wiederholen. Herr Kaczmarek hat es gerade schön deutlich gemacht. Es ist ein besonderes Projekt. Es ist ein besonderes Infrastrukturprojekt aus mehreren Gründen. Es ist ein gemeinsames Projekt beider Länder und eines gemeinsamen Verbundes mit den Gesellschaften der Deutschen Bahn, und es ist nicht einfach ein Projekt, sondern es besteht aus vielen Projekten. Es besteht aus den eben gezeigten Korridoren. Es besteht aus Teilabschnitten. Es besteht aus Infrastruktur für Gleise, für Gleissicherungstechnik, für Energieanlagen, für Eisenbahn und für S-Bahn. Es ist ein Projektsammelsurium, und das sucht tatsächlich in Deutschland seinesgleichen. Das macht es an manchen Stellen auch nicht ganz einfach, denn wir haben kein Vorbild für ein solches Projekt. Alle Projektpartner gehen derzeit neue Wege und versuchen, das Beste zu geben.

Die Besondere an diesem Projekt – Herr Kaczmarek hat es ausgeführt – ist, wir sind jetzt in der Planungsphase, und ich werde Ihnen gleich nachfolgend zu jedem dieser Korridore einen ganz kurzen Einblick geben, ohne jedoch nicht vorher noch einmal deutlich zu machen, dass es für uns wichtig ist, dass wir Sie informieren können, informieren dürfen über diese Sachstände und Zwischenstufen. Deswegen hat der VBB von den Projektpartnern die Aufgabe zu regelmäßigen Berichterstattungen und Kommunikation bekommen. Das machen wir mit unseren Newslettern. Einen dieser Newsletter haben Sie im Dezember erhalten. Der Nächste ist bereits in Vorbereitung und wird Sie, so hoffe ich, im Sommer erreichen. Sobald Corona vorbei ist, gehen wir auch wieder auf Tournee mit den Sachständen und Informationen rund um dieses Projekt.

Jetzt gerne die Charts. Ich erlaube mir kurz ein paar Worte über all die eben kurz eingeblendeten Korridore. Sie sehen auf dem ersten Chart, wie von Herrn Kaczmarek schon dargestellt, die umfangreichen und verschiedenen Leistungsphasen. Ich sehe hier jetzt nichts. Ich hoffe, Sie können die Charts sehen.

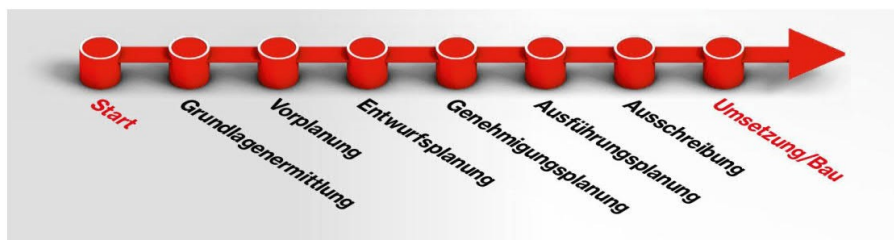
Vorsitzender Oliver Friederici: Frau Henckel! Darf ich mal ganz kurz eingreifen? – Wenn Sie die Präsentation zeigen möchten, können wir Sie im Bild nicht sehen. Ich nehme mal an, wir schalten um auf Präsentation. Dann würden wir Sie jetzt aus dem Bild herausnehmen, denn beides geht nicht. Wir hören Sie weiterhin über Ton.

Susanne Henckel (VBB) [digital zugeschaltet]: Sehr gut! Ich mache es auch kurz.

i2030 Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten

Abarbeitung der regulären Leistungsphasen, um die Planungen direkt in die Genehmigung überleiten zu können.

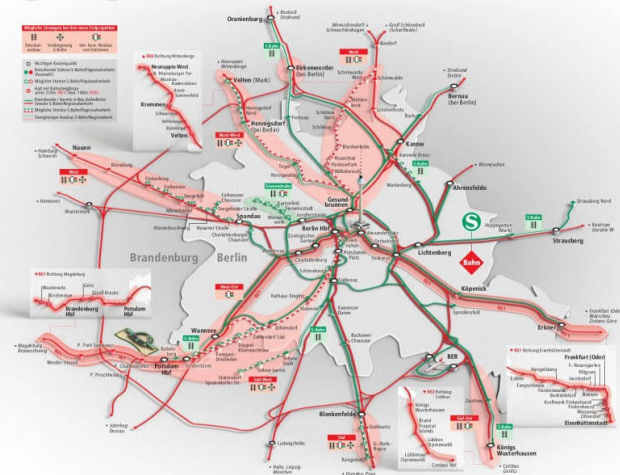
i2030-Projektpartner treffen gemeinsame Entscheidungen zu Lösungsvarianten in den Korridoren.



Es sind die verschiedenen Planungsphasen, die Sie hier sehen, vom Start eines jeden Korridorprojektes bis zum Ende. Dieses kleine Band setzt sich fort für die Darstellung der einzelnen Korridore.

i2030 Planungen und Abstimmungen gehen weiter

- Schrittweise Abschluss Grundlagenermittlung (Leistungsphase 1)
- Vorbereitung der Finanzierungsvereinbarungen Vorplanung bis Entwurfsplanung (Leistungsphase 2-4)
- Ausbau Kommunikation:
 - Korridorgespräche mit Politik und Verwaltungen (RE1 und Heidekrautbahn in Planung)
 - Metropolschüre
 - neuer Infobrief im Juli
 - Projektwebsite: www.i2030.de



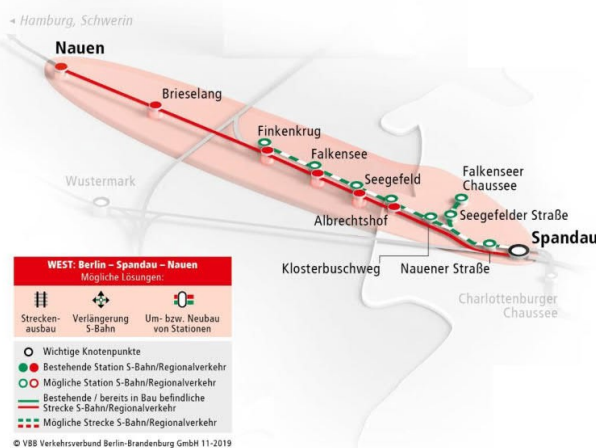
Herr Kaczmarek hatte es schon kurz erläutert. Dies ist unsere gesamte i2030-Spinne. Wir sind derzeit dabei, den Abschluss der Grundlagenermittlungen, die sogenannte Leistungsphase 1, für alle Projekte zu machen, und sind in einzelnen Korridoren schon weiter, nämlich in einer teilweise abgeschlossenen Vor- oder Entwurfsplanung – dazu komme ich gleich –, und wir

sind intensiv dabei, die Kommunikationsmaßnahmen weiter auszubauen. Wir haben eine Metropolbroschüre erstellt, und auf unserer Projektwebseite i2030 halten wir alle Beteiligten regelmäßig auf dem Laufenden.

i2030 Berlin-Spandau – Nauen


Projektstatus: Grundlagenermittlung

- Vorplanung startet nach Zeichnung der Finanzierungsvereinbarung im Juni/Juli
- Untersucht wird
 - Fernbahnausbau mit einer 4-Gleisigkeit nach Nauen und zweigleisiger Verlängerung der S-Bahn nach Finkenkrug mit und ohne Abzweig zur Falkenseer Chaussee
 - Erweiterung des Bahnhofs Spandau mit mehreren Optionen



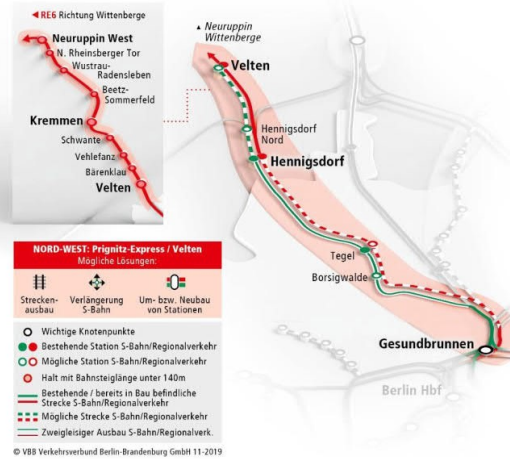
Mit diesem Korridor beginne ich: Berlin-Spandau–Nauen, wie schon ausgeführt, einer unseren wichtigsten Korridore, wo wir es mit einem sehr intensiven Verkehrsaufkommen zu tun haben, vom Fernverkehr über den Nahverkehr. Wir müssen hier Vorsorge treffen, was die Leistungsfähigkeit der Strecke, aber auch unser Nadelöhr in Spandau, der Bahnhof Spandau, mit sich bringt. Herr Kaczmarek hatte es angedeutet. Wir untersuchen derzeit: Wie sieht es mit einer Viergleisigkeit nach Nauen und einer Zweigleisigkeit für die S-Bahn nach Finkenkrug mit und ohne den Abzweig zur Falkenseer Chaussee aus? Hier schauen wir uns gerade an, wie dieser erhebliche Eingriff sich dann zukünftig darstellen wird und welche Auswirkungen das für einen notwendigen Umbau des Bahnhofs Spandau hat. Spandau ist eine Engstelle in unserem Netz, und wenn wir diese beseitigen, bekommen wir nicht nur mehr Verkehr auf die Schiene, sondern sind leistungsfähiger und damit zukünftig auch pünktlicher unterwegs.

i2030 Prignitz-Express / Velten



*Projektstatus: Abschnitt Gesundbrunnen bis Velten: Grundlagenermittlung;
Abschnitt Velten bis Neuruppin:
Vor Abschluss der Vorplanung*

- Aufgabenstellungen für Planungsabschnitte stufenweise erstellt
- Für Abschnitt Velten – Neuruppin beginnt die Entwurfs- und Genehmigungsplanung in Kürze
- Ergebnisse zu den Untersuchungen Bahnübergang Gorkistraße werden aktuell bewertet



Seite 5

51. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr, Klimaschutz | 11.06.2020



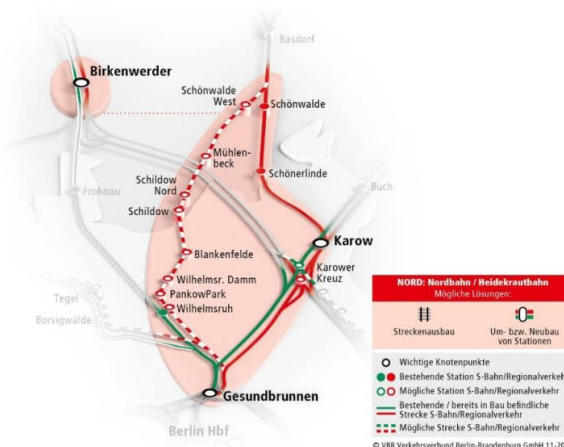
Der Prignitz-Express nach Velten – eine Herzensangelegenheit vieler Beteiligter, auch in Brandenburg. Herr Staatssekretär Genilke hatte es gerade ausgeführt. Hier sind wir in zwei Abschnitten dabei, zunächst im Abschnitt Gesundbrunnen bis Velten die Grundlagenermittlung durchzuführen. Im Abschnitt zwischen Velten und Neuruppin sind wir so weit, dass wir die sogenannte Vorplanung abschließen können und damit dann einsteigen in die Entwurfs- und Genehmigungsplanung und hier einen erheblichen Schritt vorankommen. Hier haben wir einen nicht ganz einfachen Bereich in der Höhe des Bahnübergang Gorkistraße. Da werden wir an der Stelle noch weiter untersuchen und uns mit allen Beteiligten abstimmen.

i2030 Nordbahn/ Heidekrautbahn



*Projektstatus: Abschnitt Gesundbrunnen bis Wilhelmsruh: Grundlagenermittlung;
Abschnitt Heidekrautbahn-Stammstrecke:
Entwurfsplanung*

- Ende 2020 Spatenstich für den NEB-Bahnsteig in Wilhelmsruh, dem vorläufigen Startpunkt für die Linienführung über die neue Stammstrecke
- Vorplanung des Nordbahnabschnitts Wilhelmsruh – Gesundbrunnen vorbereiten und Finanzierungsvereinbarung erstellen



Seite 6

51. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr, Klimaschutz | 11.06.2020



Die Heidekrautbahn ist auch für alle Beteiligten ein wichtiges Thema. Hier hoffen wir, weil wir schon sehr weit sind, gerade auf der Stammstrecke, die Entwurfsplanung weiterführen und abschließen zu können, und für den Abschnitt der Anbindung, die sogenannte Nordbahn, sind wir an dieser Stelle in den Untersuchungen, der sogenannten Vorplanung, und müssen hierzu noch zwischen den Partnern die Finanzierungsvereinbarungen in den nächsten Wochen zum Abschluss bringen.

i2030 Berlin – Dresden / Rangsdorf

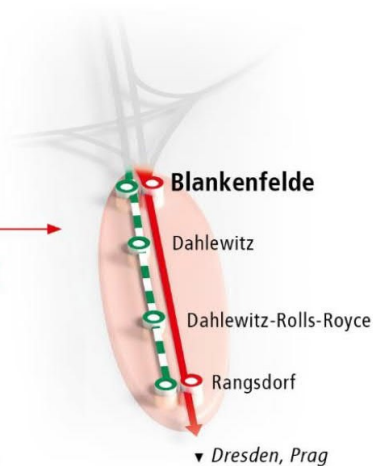


Projektstatus: Vorplanung

- Finanzierung für S-Bahnverlängerung von Blankenfelde nach Rangsdorf ist bis einschließlich Abschluss Planrechtsverfahren sichergestellt
- Planungsleistungen der Vorplanung werden beauftragt
- Fahrplanbewertungen für den möglichen Regionalverkehrshalt Buckower Chaussee fortgesetzt



© VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 03-2020



Berlin–Dresden / Rangsdorf – eben schon ausgeführt – kann ich sehr kurz machen: Hier sind wir im Vorplanungsstatus. Die Planungsaufträge sind beauftragt. Die Fahrplanbewertungen für den möglichen Regionalverkehrsteil Buckower Chaussee werden fortgesetzt. Wir sprachen eben darüber.

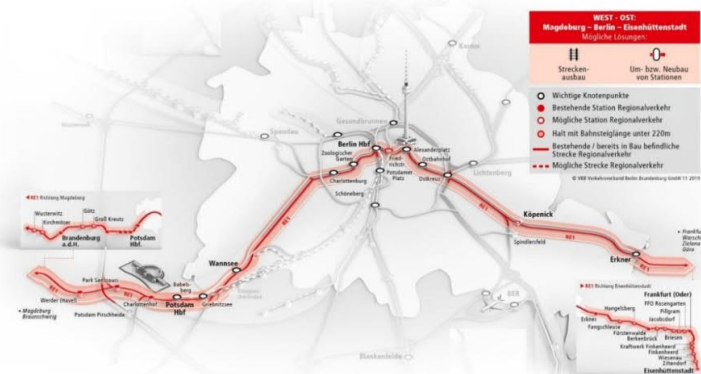
i2030

RE1: Magdeburg – Berlin - Eisenhüttenstadt



Projektstatus: Grundlagenermittlung

- Finanzierung der 1. Ausbaustufe zur Verlängerung der Stationen zwischen Erkner und Frankfurt (Oder) für Betriebsaufnahme Netz Elbe Spree in 2022 sichergestellt
- Aufgabenstellungen für die Verlängerungen im Endzustand auf bis zu 220 m je Station in Erarbeitung



Seite 8

51. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr, Klimaschutz | 11.06.2020



Der RE1 – Herr Staatssekretär Genilke hat es ausgeführt: Für die Verstärkungen, die wir in dieser Linie vorgesehen haben und mit der Betriebsaufnahme des sogenannten Netzes Elbe-Spree 2022 umsetzen – Sie erinnern sich –, hat der VBB mit den Ländern eine große Verkehrsausschreibung gestartet, vor anderthalb Jahren bezuschlagt. Wir werden auf dieser wichtigen Linie nicht nur ein verdichtetes Angebot bekommen, sondern auch mit neuen Siemens-Doppelstockfahrzeugen, die größere Kapazitäten haben, dann unterwegs sein, sodass mehr Fahrgäste dieses Angebot nutzen können. Dafür ist es erforderlich, dass wir für die Stationen Konzepte erarbeiten, wie ab 2022 dann lange Züge halten können. Unglücklicherweise sind nicht immer die stark frequentierten Bahnhöfe die, wo die Bahnsteige etwas zu kurz geraten sind, sondern häufig die, wo zwar gehalten wird, aber nicht so intensive Fahrgastwechsel stattfinden. Hier sind wir in enger Abstimmung mit DB Station & Service und dem Eisenbahn-bundesamt als Genehmigungsbehörde, wie wir damit in den nächsten zweieinhalb Jahren umgehen und welche Maßnahmen einzuleiten sind.

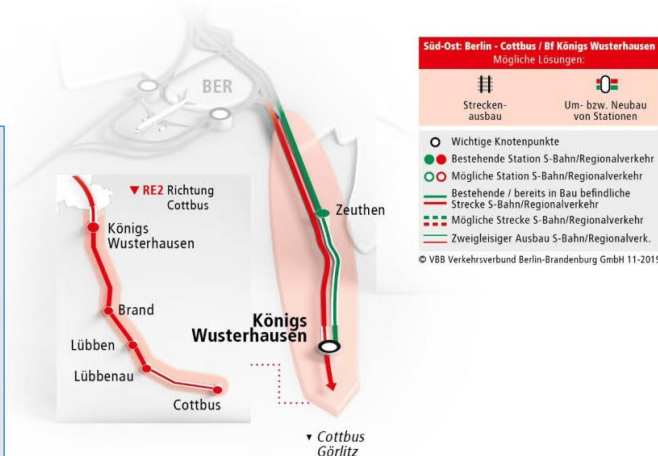
i2030

Berlin – Cottbus / Bahnhof Königs Wusterhausen



Projektstatus: Entwurfsplanung

- Entwurfs- und Genehmigungsplanung für den zweigleisigen Ausbau der Strecke Lübbenau –Cottbus eingeleitet
- Bahnhof Königs Wusterhausen: Bau eines zusätzlichen Kehrgleises für RB22 bis 2022 und Umbau des nördlichen Teils des Bahnhofs bis vrsl. 2024



Seite 9

51. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr, Klimaschutz | 11.06.2020



Auch im Abschnitt Berlin–Cottbus bzw. Barnim–Königs Wusterhausen tut sich einiges, das Stichwort der Zweigleisigkeit, hier die Strecke Lübbenau–Cottbus. Hier sehen Sie, die Entwurfs- und Genehmigungsplanung ist in vollem Gange, aber am wichtigsten, ähnlich wie in Spandau, ist, dass wir unsere Engstelle, unseren Trichter, in Königs Wusterhausen beseitigen werden. Dort sind verschiedene Maßnahmen erforderlich, der Bau eines zusätzlichen Kehrgleises und der Umbau des Nordkopfes, so nennen die Fachleute gerade diesen Bereich, sind einige Bestandteile eines Gesamtkonzeptes, wie wir die Leistungsfähigkeit dieser komplexen Situation dort erhöhen können. Hier wird noch einiges passieren müssen, damit dort die Fahrplanschwierigkeiten, die wir da haben, dann beseitigt werden können.

i2030

Potsdamer Stammbahn / S25 Süd



Projektstatus: Grundlagenermittlung

- Vorplanung für den Abschnitt Berlin Zehlendorf – Potsdam Griebnitzsee soll für beide Varianten (Regional- oder S-Bahn) erfolgen
- Für S25 Süd (S-Bahnverlängerung Teltow Stadt – Stahnsdorf) wird die Vorplanung vorbereitet



Seite 10

51. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr, Klimaschutz | 11.06.2020



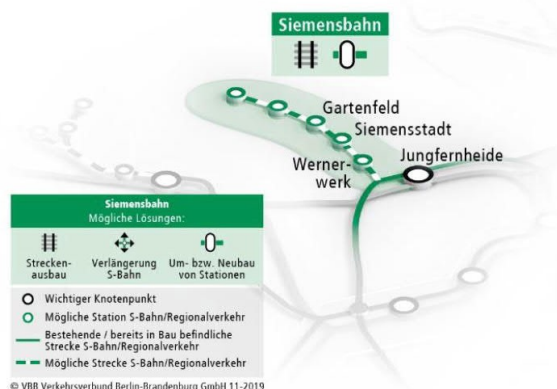
Potsdamer Stammbahn, eines unserer wichtigen Themen, die wir als Entlastung für die Stadtbahn an dieser Stelle in Angriff nehmen wollen. Auch hier werden Entscheidungen demnächst zu treffen sein, wenn wir zwischen einer Regionalbahnbefahrung, also klassische Eisenbahn, und der S-Bahn in die Entscheidung kommen werden, und für die S25 die S-Bahnverlängerung Teltow-Stadt–Stahnsdorf dort entsprechend vorbereiten.

i2030 Siemensbahn



Projektstatus: Vorplanung

- Finanzierungsvertrag für gesamte Vorplanung, Entwurfs- und Genehmigungsplanung erarbeitet, Unterzeichnung im Sommer vorgesehen



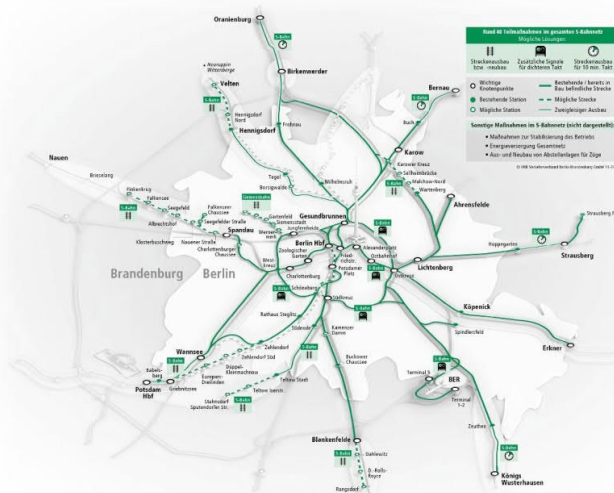
Siemensbahn würde ich überspringen. Herr Kaczmarek hat alles erläutert.

i2030 Berliner S-Bahn



Projektstatus: Grundlagenermittlung

- Grundlagenermittlung weitestgehend abgeschlossen
- Rahmen-Finanzierungsvertrag für die nächsten Planungsphasen abschließen
- Insgesamt 35 Maßnahmenpakete, als erste Maßnahmen sollen u.a. S-Bahn-Abstellanlagen ausgebaut werden



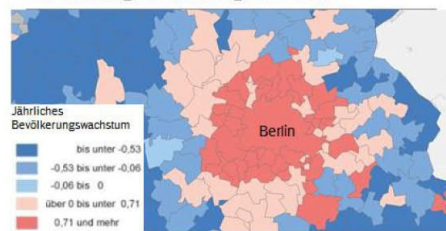
Last but not least, ein wichtiges Projekt für die Berliner S-Bahn, insgesamt 35 Maßnahmenpakete zur Engpassbeseitigung in dieses Projekt zu integrieren. Hier fangen wir an mit Abstellanlagen, die ausgebaut werden. Hier soll es moderne Energieanlagen geben. Hier wird es zusätzliche Bahnsteigkanten und Überholgleise geben, damit insgesamt die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im gesamten S-Bahnnetz erhöht werden kann. Dieser Status, den wir derzeit haben, ist, gemeinsam mit der DB Netz hier die Grundlagen zu ermitteln, damit wir direkt mit den Vorplanungen dafür starten können.

i2030 Metropolraumstudie

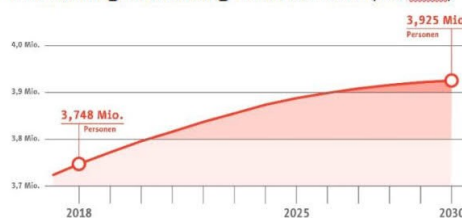
Das Projekt wird von einer Metropolraumstudie flankiert.

Dabei werden die verkehrlichen und betrieblichen Wechselwirkungen der i2030 – Korridore untereinander sowie die regionalen und überregionalen Wechselwirkungen beurteilt und bewertet.

Bevölkerungsentwicklung 2010-2015¹



Bevölkerungsentwicklung Berlin bis 2030³ (Mio. Einw.)

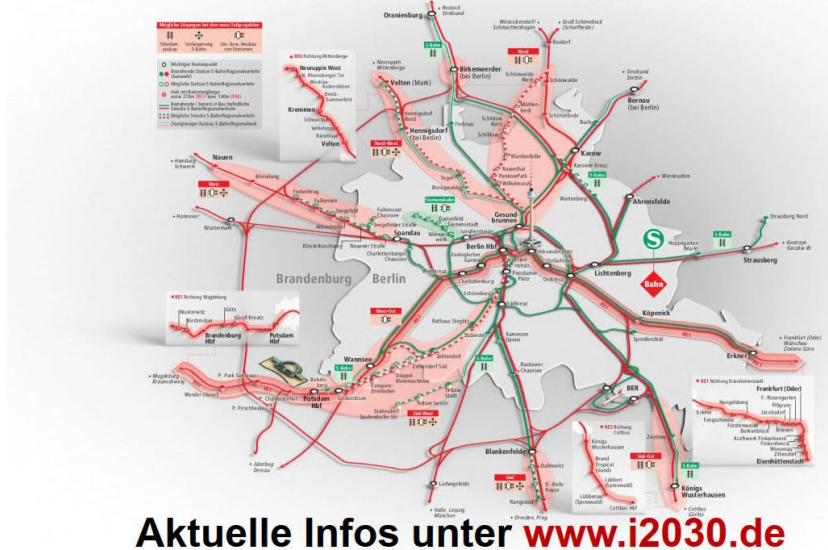


1) Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt-, und Raumforschung, Wachsende und schrumpfende Städte, Bonn [2017].
<https://gis.uba.de/mapapps/resources/apps/bbsr/index.htm?lang=de>

3) Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen.
https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bevoelkerungsprognose/download/2018-2030/Grafiken/Abb1_BevStand_2018_2030.JPG

Ganz zentral und wichtig ist, dass wir all diese Planungsmaßnahmen mit einer sogenannten Metropolraumstudie flankieren, denn es ist für uns wichtig, die Wechselwirkungen zwischen den verkehrlichen und betrieblichen Auswirkungen gegeneinanderstellen zu können. Dieses ist auch deshalb wichtig, damit wir deutlich machen, wie viele Fahrgäste wir erwarten und wie hoch denn eigentlich dann der Nutzen insgesamt dieser Projekte ist, denn ein Teil dieses Nutzens wird sich nicht auf einzelnen Korridoren, sondern in der Gesamtheit für die Metropolregion entfalten, wenn wir hier mit einem stabilen Schienennetz gute Voraussetzungen für die weitere Strukturentwicklung haben. Diese Metropolraumstudie können Sie auf der Webseite herunterladen. Es gibt dort eine Kurzfassung. Ich sage jetzt mal, wir haben in der Vorcoronazeit unsere optimistischen Erwartungen in der Studie hinterlegt. Wichtig für uns ist, dass wir diese Zahlen auch ansetzen können, wenn wir demnächst dann in die Kostenermittlungen kommen, denn wir werden in einer Nutzen-Kosten-Untersuchung nachweisen müssen, dass dieses Projekt sich insgesamt lohnt, denn wir wollen hier aus verschiedenen Fördertöpfen, sei es von der EU, sei es aber auch von der Bundesregierung, erhebliche Zuschüsse akquirieren, damit dieses Geld hier in der Region verbaut werden kann.

i2030 – Mehr Schiene für Berlin und Brandenburg



Seite 14

51. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr, Klimaschutz | 11.06.2020



Damit sind wir auch am Ende, und ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit!

Vorsitzender Oliver Friederici: Recht herzlichen Dank, Frau Henckel! Die Präsentation haben wir gut mitverfolgen können. Auch Ihnen ganz herzlichen Dank, dass Sie heute hier Rede und Antwort stehen! – Damit haben wir zunächst die erste Runde geschafft. Jetzt kommen wir zur Runde der Abgeordneten. Da gibt es natürlich keine Zeitbegrenzung, aber ich bitte Sie, auch auf die Zeiteffizienz zu achten. Ich möchte Ihnen kurz die Namen vorlesen, wer in welcher Reihenfolge sich gemeldet hat: das bin zunächst ich, dann Herr Schopf für die SPD, Herr Schmidt für die FDP, Herr Buchholz für die SPD, Herr Moritz für Bündnis 90/Die Grünen, Herr Ronneburg für Die Linke und Herr Lindemann für die AfD. Gibt es weitere Wortmeldungen, oder habe ich jemanden übersehen? – Das ist nicht der Fall. Über Webex hat sich niemand angemeldet, sodass ich jetzt von der Funktion des Ausschussvorsitzenden zum Verkehrssprecher der CDU-Fraktion wechsle.

Ich hebe zunächst einmal hervor und unterstreiche besonders, dass es mich freut, dass wir seit über 20 Jahren bei der Bahnpolitik, sei es die S-Bahn, Regional- wie auch die Fernbahn, die Berlin und Brandenburg erreichen oder durchfahren, einen Konsens haben. Da gibt es natürlich immer Unterschiede auch in kleinen Ausformulierungen, wenn es mal zum Beispiel um die Bahnsteiglängen geht oder wo eine Weiche gesetzt oder eine Brücke verlegt wird. Aber im Grundsatz sind wir uns einig, und das finde ich auch ganz gut in einem demokratischen Gemeinwesen, dass das hier funktioniert.

Ich sprach aber auch von den Unterschieden. Dazu komme ich gleich. Zunächst einmal freuen wir uns als CDU-Fraktion, dass das i2030-Projekt nun angelaufen ist. Wir freuen uns darüber, dass wir demnächst die Erweiterung betrachten können bis nach Rangsdorf beim Netz der S-Bahn, und wir erhoffen uns weitere Fortschritte im Bereich des S-Bahnnetzes von Berlin und Brandenburg. Ich bitte noch einmal Sie, Herr Kaczmarek, uns zu erläutern, auch Sie, Frau Senatorin, wie es geschehen wird mit dem zweiten Abschnitt der Erweiterung der S21. Das ist

der Hauptbahnhof, wenn Sie den vor Augen haben, zum Anhalter Bahnhof, wie hier die weitere Trassierung der S21, wenn die S21 in nördlicher Richtung fertiggestellt ist, weitergeht. Und hier auch gleich die Frage, ob eingeplant wird, dass wir einen Umstieg am Gleisdreieck in der Zielplanung haben, was wir als CDU-Fraktion als sehr wichtig empfinden.

Nun komme ich zu ein paar dissidenten Themen: Sie haben ausgeführt, Herr Streese, dass Sie abwarten, bis die Fertigstellung der Dresdner Bahn stattfindet, und dann würden Sie noch einmal neu betrachten, ob es in der Ortslage des Kamenzer Dammes in Marienfelde und Lankwitz an der S2 und im weiteren Verlauf der Regionalbahn an der gleichen Dresdner Trasse an der Buckower Chaussee einen Haltepunkt gibt. Ich darf meine Verwunderung darüber zum Ausdruck bringen, dass das bislang nicht passiert ist. Ich hätte mir eigentlich gewünscht, dass bei der Beauftragung und Trassenfestlegung der Dresdner Bahn dies bereits passiert wäre. Wenn wir das gleich gemacht hätten, wäre es, erstens, günstiger gewesen und, zweitens, hätten wir diese Bahnhöfe vielleicht dann jetzt schon zur Fertigstellung der Dresdner Bahn. Hier bitte ich auch noch mal um Stellungnahme des Senats und der Deutschen Bahn, wie es dazu kommen konnte. Ich sage es ganz deutlich, das hätten wir uns vorher gewünscht, dass das im Projekt auch gleich läuft.

Ich freue mich darüber, dass die Siemens- und die Stammbahn auch jetzt immer wieder in einem positiven Licht erscheinen und insbesondere hier auch über die Fortschritte bei der Siemensbahn. Die Stammbahn wird uns von Berlin nach Brandenburg in die Landeshauptstadt verbinden. Das unterstreiche ich noch einmal für die CDU-Fraktion, dass für uns die Stammbahn bedeutet, sowohl S-Bahn als auch Regional- und Fernverkehr, beides muss sein, damit wir beide Landeshauptstädte leistungsfähig miteinander verbinden, dass sie schnell zueinander finden, dass wir die Gegend zwischendrin natürlich nicht vergessen, aber dass wir dort auch Haltepunkte haben, mindestens bei der S-Bahn, aber auch bei der Regionalbahn an bestimmten ausgewählten Punkten, damit diese Stammbahn ein Erfolg wird.

Zum Sachstand des Prignitz-Expresses und der Verbindung nach Nauen haben Sie, Frau Henckel, schon einiges gesagt, und Sie, Herr Kaczmarek, und auch Herr Genilke hat zu einzelnen Vorhaben des Verflechtungsraums Brandenburg-Berlin einige dieser Punkte aufgerufen. Deswegen kann ich mich hier kurzfassen.

Ich habe noch etwas, was von allen drei Anzuhörenden und auch vom Senat bitte in einer Beantwortung noch gewürdigt werden möge. Wir haben immer noch vier Trassen der Berliner S-Bahn, die nach Brandenburg führen und dann die brandenburgische S-Bahn sind, die eingleisig sind. Ich möchte jetzt einmal genau wissen, woran es denn liegt, dass wir immer noch nicht die Zweigleisigkeit wenigstens in der Zielplanung haben. Wir haben nicht mehr als Bemühensabsichten der hier politisch Verantwortlichen, zumindest höre ich das hier aus Berlin, dieses ändern zu wollen, aber aktiv betreibt das meines Wissens im Moment keiner, und das finde ich sehr ärgerlich, denn wenn ich gerade die S25 betrachte, ist das eine S-Bahn, die heute schon in Überlast jeweils an den Enden in Richtung Brandenburg und nach Berlin wieder hineinfährt. Hier können wir durchaus eine Zweigleisigkeit vertragen, und da bitte ich doch, noch einmal kurz das Wort dazu zu nehmen in der Beantwortung und uns zu erklären, warum das immer noch nicht erfolgt ist.

Der nächste Punkt ist das Programm der P+R-Verkehrs. Natürlich, Sie haben völlig recht, Herr Genilke, es sind Menschen, die aus Brandenburg, aus Cottbus, aus Frankfurt an der Oder

nach Berlin kommen. Es ist aber für mich auch die Bereichslage des Verflechtungsraums, des nahen Umlandes von Berlin, wenn ich das jetzt einmal so sagen darf. Aus Berliner Sicht sagen wir leider immer Umland, und das hören Sie in Brandenburg natürlich alle nicht so gerne. Deswegen nutze ich lieber das Wort Verflechtungsraum. In diesem Verflechtungsraum wünschen wir uns auch auf Berliner Seite oder auf den Landesgrenzen oder dicht hinter der Landesgrenze von Berlin in Brandenburg endlich leistungsfähige P+R-Umsteigepunkte, damit wir es den brandenburgischen und Berliner Pendlerinnen und Pendlern endlich ermöglichen, vor der Stadt umzusteigen.

Ich kann mich erinnern, dass ich bereits vor zweieinhalb Jahren bei Gebäck, Weihnachtskek-
sen und Glühwein in der IHK in Potsdam gegenüber vom Ministerium des verehrten Herrn
Staatssekretärs Genilke saß und man uns dort damals mit der Ministerin Schneider sagte, nun
geht es los, zum einen mit dem i2030-Projekt – das ist in der Tat so –, aber auch beim P+R-
Verkehr. Da bin ich, ehrlich gesagt, ein bisschen frustriert, denn wir müssen endlich für die
Ein- und Auspendler – bedenken Sie bitte, es gibt auch sehr viele Menschen aus Berlin, die in
Brandenburg arbeiten; auch die brauchen eine entsprechende Umsteigemöglichkeit – ein kla-
res Konzept auflegen, damit wir hier für beide Bundesländer das Optimale erreichen. Ich un-
terstreiche es noch mal ganz deutlich: Es ist das Ansinnen der Union, dass wir so viele Men-
schen wie möglich in den öffentlichen Nahverkehr bekommen möchten, um den Autoverkehr
im innerstädtischen Stadtraum zu reduzieren.

Dann komme ich zu einem weiteren Thema: Lieber Herr Genilke! Aus der Berliner Landes-
politik hören wir gerade, dass ein Regierungspartner sich überlegt, eventuell den Nulltarif für
das gesamte Netz Berlins einzuführen. Nun gehört der Tarif Berlin zu einem eingebetteten
VBB-Tarif. Wie sehen Sie das? Ist das eigentlich mit Ihnen in der Landesregierung abge-
stimmt worden? Mindestens der VBB und das Land Brandenburg müssen auch ihren Kom-
mentar dazu abgeben. Von daher frage ich mich, wie das umsetzbar ist, wenn das noch nicht
erfolgt ist, ob man – jetzt geht die Frage an den Berliner Senat – eine Berliner Einzellösung
anstrebt, was nämlich bedeuten würde, dass der Einheitstarif des VBB beendet ist. Ich bitte,
darüber nachzudenken, wie wir uns in der Konsequenz damit auseinandersetzen. Ich würde
das gern als Verkehrssprecher der CDU zu gegebenem Zeitpunkt noch mal aufrufen wollen,
denn dieses Thema verfolgt die verkehrspolitische Landschaft. Seitdem diese Landesregie-
rung aus SPD, Linken und Grünen hier an der Regierung ist, ist es immer wieder auf der poli-
tischen Tagesagenda neben vielen Themen, und das möchte ich gern noch einmal behandelt
wissen. Ich erwarte eine klare Aussage: Gibt es hier eine Zusammenarbeit mit Brandenburg,
oder ist das nicht der Fall?

Das war der Verkehrssprecher der Berliner CDU-Fraktion. Nun bin ich wieder der Aus-
schussvorsitzende, und es hat jetzt das Wort für die SPD-Fraktion der hochverehrte Abgeord-
nete Tino Schopf. – Bitte sehr!

Tino Schopf (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Auch noch mal von mir ein herzli-
ches Dankeschön an die Anzuhörenden für die Präsentationen, auch für Ihre Beiträge, und
auch ein Dankeschön dafür, dass Sie heute unsere Gäste sind! Alle vier Partner, die dieses
gemeinsame Projekt i2030 tragen, sind hier heute anwesend bzw. zugeschaltet. Das ist ein
Dankeschön an dieser Stelle wert. – [Beifall bei der SPD] –

Vorsitzender Oliver Friederici: Es sind aber vier Partner. Wir haben auch noch den Senat. –
[Tino Schopf (SPD): Ich sagte ja, vier Partner!] – Ach so, alles klar. Ich hatte hier vorn drei
verstanden. Ich sitze hier hinter Plexiglas und kriege kaum was mit. Deswegen sage ich es. –
Bitte schön!

Tino Schopf (SPD): Die vier Partner waren gemeint. – Jetzt muss ich mich ein bisschen sor-
tieren, denn der Vorsitzende hat schon einige Fragen gestellt, die auch bei mir auf dem Zettel
standen. Ich fange mal an, und zwar habe ich eine allgemeine Frage zu den Leistungsphasen.
Frau Henckel hatte in ihrer Präsentation auf Seite 4 Berlin-Spandau-Nauen vorgestellt. Dieser
Präsentation entnehme ich: Die Vorplanung startet nach Zeichnung der Finanzierungsverein-

barung im Juni/Juli. Meines Wissens haben die Verhandlungen für die Vereinbarung zur Finanzierung der Leistungsphase 2, der Vorplanung, für dieses Teilprojekt bereits im Dezember 2019 begonnen und laufen noch. Jetzt stellt sich mir die Frage, wie ich mir diesen Prozess des Übergangs – eine Leistungsphase ist abgeschlossen, und eine neue Leistungsphase setzt ein – vorstellen darf und welche Rolle hierbei die Finanzierungsvereinbarung spielt. Herr Kaczmarek sagte vorhin in seinem Beitrag: Wir machen dann einfach mal weiter auf Zuruf. – Ist das ein Standard? Da würde mich interessieren, wie dieser Standard aussieht, und vor allem stellt sich mir die Frage, warum man sich für diese kleinteilige Vorgehensweise entschieden hat: Wir machen eine Leistungsphase fertig. Dann setzen wir uns zusammen, reden über die Finanzen. – Dann vergehen, wie dieser Präsentation zu entnehmen war, von Dezember bis Juni/Juli sieben Monate, in denen scheinbar nichts passiert, und erst dann, wenn die Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet ist, machen wir weiter mit der nächsten Planungsphase. Warum diese kleinteilige Vorgehensweise? Ist es nicht viel zielführender, wenn wir sagen, wir machen eine Finanzierungsvereinbarung über alle Leistungsphasen, um damit enorme Verzögerungen – in diesem Beispiel sechs, sieben Monate – zu verhindern?

Die nächste Frage, Finanzen: Die Umsetzung der i2030-Maßnahmen kostet viel Geld und kann nicht allein von den Ländern gestemmt werden. Für die Leistungsphasen 0 bis 4 stellen die Länder die notwendigen Planungsmittel bereit. Die Senatorin, der Staatssekretär machten dementsprechend Ausführungen. Für die einzelnen Korridore sollen jetzt aber unterstützende EU-Mittel aus dem CEF-Förderprogramm akquiriert werden. Es interessiert mich: Für welche Korridore wurden entsprechende Antragsunterlagen erarbeitet? Inwieweit wurden diese eingereicht? Wie ist der aktuelle Sachstand? – Für die Baufinanzierung benötigen wir natürlich den Bund. Das können Berlin und Brandenburg nicht allein schultern. Von daher möchte ich gern wissen, welche Projekte unter anderem für Bundesmittel angemeldet wurden.

Thema Beschleunigung, Thema Geschwindigkeit: Herr Kaczmarek! Sie sagten eingangs, es geht noch etwas an Geschwindigkeit, aber in Ihrem Beitrag machten Sie keine weiteren Ausführungen dazu. Von daher meine Frage: Wie lassen sich denn Dinge beschleunigen? Auf der Bundesebene wurden in den letzten 20 Jahren unheimlich viele Gesetze verabschiedet, sechs an der Zahl, das letzte von 2018: Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich. – Wenn wir so viele Gesetze haben, die die Prozesse beschleunigen, müssten wir tatsächlich Ende 2030 fertig sein, damit man dem Namen gerecht wird. Aber jetzt mal im Ernst: Wo konkret sehen Sie Beschleunigungspotenzial, und gibt es gegebenenfalls Teillösungen, die wir vorziehen können?

Meine letzte Frage an Herrn Staatssekretär Genilke: Sie hatten schon die Gigafactory angesprochen. Sie hatten angesprochen, dass Sie sich beim RE1 Gedanken über Kapazitätserweiterungen, Taktverdichtungen, die Bahnsteiglänge etc. pp. machen. Mich würde in dem Zusammenhang interessieren, welche Überlegungen, welche Pläne es gibt, die Gigafactoryverkehrlich anzuschließen. Ich habe mal was von einem Regionalbahnhof gehört, der dort entstehen soll. Vielleicht können Sie dazu noch Aussagen tätigen. – Das wäre es für die erste Runde.

Vorsitzender Oliver Friederici: Recht herzlichen Dank der SPD-Fraktion! – Nun Herr Schmidt für die FDP-Fraktion. – Meine Damen und Herren Anzuhörende! Wir sammeln die Fragen. Das ist effizienter. Ich bitte, das zu berücksichtigen. – Herr Schmidt, bitte sehr!

Henner Schmidt (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Wir sind eine gemeinsame Region, deshalb ist es wichtig, dass wir hier auch gemeinsam planen. Berlin wächst auch ins Umland. Das ist auch gut so. Deshalb brauchen wir eine gemeinsame Infrastruktur. Ich habe den Eindruck, dass jetzt mit den beiden Landesregierungen im Vergleich zur Vergangenheit ein qualitativer Sprung drin ist mit den i2030-Projekten und die Abstimmung deutlich besser ist, als sie es vor zehn Jahren war.

Die erste Frage geht an Herrn Kaczmarek: Wie lange wird das gesamte Portfolio an Projekten brauchen? Sie haben eben gesagt, das habe ich interessiert aufgenommen, innerhalb der übernächsten Legislaturperiode ist die Betriebsaufnahme. Das wäre dann tatsächlich bis 2031. Das fände ich sogar sehr positiv. Ist es wirklich so, dass das gesamte Portfolio bis dahin in Betrieb gehen könnte oder nur ein Teil davon? Wie lange wird es eigentlich dauern, bis tatsächlich alles realisiert ist?

Als Zweites würde ich gern eine Frage zu der Zweigleisigkeit bei der S-Bahn stellen, denn ich verstehe das als Laie nicht so gut. Das sind teilweise kürzere Abschnitte, wo früher mal ein Gleis war, wo noch eine S-Bahn fährt. Warum ist das eigentlich so umständlich? Ich habe eine Antwort bekommen, dass wir bis Ende der Zwanzigerjahre warten müssten, bis das funktioniert. Das ist etwas anderes, als wenn man eine völlig neue Trasse plant. Wieso dauert das eigentlich so lange? Das kann ich bisher nicht verstehen.

Herr Kaczmarek! Sie haben gesagt, da ginge noch mehr in der Beschleunigung. Was können denn die beiden Landesregierungen und auch die beiden Landesparlamente tun, damit mehr geht, auch wir als Haushaltsgesetzgeber oder als Gesetzgeber? Was wünschen Sie sich idealerweise, damit das alles beschleunigt wird?

An Frau Henckel habe ich die Frage: Könnten Sie zu der Metropolraum-Studie vielleicht noch mal zwei, drei Bemerkungen machen, wie Sie da vorgehen, was Sie bisher an Erkenntnissen gewinnen, weil ich denke, es ist wirklich eine wichtige Sache, was da herauskommen wird.

An Herrn Staatssekretär Genilke: Ich fand es interessant, dass Sie eine klare Priorisierung haben. Ich habe vom Berliner Senat auf die Frage nach einer Priorisierung keine so klaren Antworten bekommen, welche Linien priorisiert werden. Ich halte es für wichtig, was Sie gesagt haben, dass man nicht alles gleichzeitig hochfahren kann, sondern zwischendurch auch mal Erfolgserlebnisse braucht, dass etwas fertig wird. Wie erfolgt aber dann in der Priorisierung die Abstimmung mit dem Land Berlin? Teilweise ist es politischer Wille, sagte Herr Kaczmarek. Die Siemensbahn war plötzlich sehr viel stärker priorisiert. Gibt es noch andere Projekte, die da hochwandern könnten? Wie funktioniert die Abstimmung, damit tatsächlich nicht alles parallel erfolgt, sondern bestimmte Dinge vorgezogen werden?

Konkret daraus folgend: Wann werden eigentlich Projekte zur Finanzierung mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes benannt? Bisher hatte ich die Antwort, es gibt noch keine. Es wäre sicherlich ganz sinnvoll, dass einige so weit wären, dass man sie anmelden und Bundesmittel beziehen könnte.

Eine Detailfrage, die Sie hier nur grob beantworten können: Für was genau wurden die 8 Millionen Euro, die die beiden Bundesländer für Planungsprozesse zur Verfügung gestellt

haben, bisher ausgegeben? Das habe ich nämlich noch nicht ganz verstanden. Es wäre aber interessant, wo die bereits verwendet wurden.

Dann eine Frage zur Organisation: Wir haben etwas über den Lenkungsreis gehört. Herr Staatssekretär! Funktioniert der? Tagt der oft genug? Bewährt sich diese Organisation? Kann man Dinge verbessern? Ist das ein Gremium, das gut funktioniert, oder sehen Sie Verbesserungsbedarf? – Als letzte Frage an Sie: Was sehen Sie denn aus Sicht des Landes Brandenburg an Möglichkeiten, um die Umsetzung der Projekte zu beschleunigen?

Zu der Zweigleisigkeit: Das gilt genauso für die Regionalbahn. Wenn ich nach Cottbus fahre, wundere ich mich jedes Mal über die eingleisige Strecke zwischendrin. Da müsste eine ähnliche Situation sein wie bei den anderen eingleisigen Strecken.

Vorsitzender Oliver Friederici: Danke, Herr Abgeordneter! – Nun kommen wir zu Herrn Moritz von Bündnis 90/Die Grünen. – Bitte sehr!

Harald Moritz (GRÜNE): Danke! – Zuerst möchte ich mich auch bei den Anzuhörenden für die Ausführungen bedanken. Ich will vielleicht so anfangen: Wir beklagen natürlich die langen Planungsprozesse, und zeitlich wünschte ich mir auch, dass das schneller geht, aber eine solide Planung ist wichtig. Wir haben ein Großprojekt in unserem Umfeld, wo das nicht so gewesen ist. Dann verliert man hinterher, im Bau oder danach, viel Zeit. Deswegen ist eine solide Planung das A und O. Dazu gehört für mich die frühzeitige Einbeziehung von weiteren Akteuren. Ich denke vor allen Dingen an die Bahnverbände, die durchaus oftmals gute Hinweise geben können oder neue Impulse, wie man ein Problem löst. Ich möchte auch einen Hinweis geben: Wir werden sicherlich irgendwann hier im Ausschuss dieses „Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg“ begrüßen können und uns ihre Arbeit anhören. Ich würde an Sie alle drei die Frage stellen, ob dieses Bündnis schon mit Ihnen in Kontakt getreten ist und Sie gegebenenfalls im Austausch sind bzw. ob Sie solche Verbände früh einbeziehen werden, um die möglichen Klagen oder so etwas schon im Vorfeld abräumen zu können. Viele Sachen kommen, glaube ich, gerade bei den Verbänden an, die Detailwissen haben und Sie am Ende vielleicht vor Probleme im eigentlichen Planfeststellungsverfahren stellen können. Das sollte man vermeiden. Dann könnte man nämlich an der Stelle Zeit sparen.

So ein Beispiel ist aktuell in „Signal“, wo beklagt wird, dass im Verhältnis zwischen S-Bahn und Dresdner Bahn an der Stadtgrenze jetzt durch den Bau der Dresdner Bahn die potenzielle Zweigleisigkeit der S-Bahn verbaut wird. Vielleicht da die generelle Frage: Achten Sie darauf, wenn die Regionalbahn an einer Stelle ausgebaut wird, dass man nicht in Trassenbereiche der S-Bahn eindringt?

Eine Frage zum Deutschland-Takt: Wie beeinflusst der Fernverkehr Regional- und S-Bahnprojekte? Gibt es eine klare Trennung, dass das nicht unsere Interessen der Metropolregion einschränkt und eher den Fernverkehr priorisiert? Vielleicht können Sie dazu noch ein paar Ausführungen machen, wie dieses Verhältnis ist.

Zur Finanzierung hätte ich auch eine Frage. Vielleicht können Sie generell etwas sagen. Sie haben vorhin gesagt, der Bagger ist in der letzten Phase. Da kann nichts mehr passieren. Aber der Bagger muss bezahlt werden, und vorher muss diese Finanzierung stimmen. Wann kön-

nen Sie denn diese Finanzierung beantragen, bzw. sind jetzt schon Aktivitäten im Gang, um die Finanzierung abzusichern?

Noch zwei, drei konkrete Fragen, einmal nach der Heidekrautbahn und Bahnhof Wilhelmsruher Damm. Da gibt es schon lange einen Planfeststellungsbeschluss, sogar für den Bahnhof. Von daher muss, glaube ich, in diesem Jahr der Spatenstich erfolgen, sonst gibt es weitere Probleme. Wie ist aber bei der Heidekrautbahn der Zeitplan? Wird dieses Projekt in der nächsten Legislaturperiode fertiggestellt sein? Dass wir es in dieser Legislaturperiode nicht mehr nutzen können, ist mir schon klar.

Ich glaube, das gehört jetzt nicht zum i2030-Projekt: die Zweigleisigkeit der S-Bahn nach Tegel. Wie sieht da die Planung und Zeitplanung aus?

Von anderen ist schon die Prioritätensetzung angesprochen worden. Ich wünschte mir, dass der politische Raum enger mit einbezogen wird. Wenn von Brandenburg zu hören ist – Herr Kaczmarek hat vorhin gesagt, die Politik hat entschieden: Wir machen da gar keine Variantenuntersuchung, sondern nur so. – Könnte das vielleicht bei anderen Projekten auch beschleunigend wirken? – Dabei will ich es belassen.

Vorsitzender Oliver Friederici: Danke, Herr Moritz! – Nun nochmals die SPD. – Herr Buchholz, bitte schön!

Daniel Buchholz (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich werde mich auf einen wesentlichen Punkte beschränken als Ergänzung. Wir haben uns das vorher aufgeteilt, deswegen: keine Angst. – Vielen Dank an die Anzuhörenden! Ich muss für die SPD-Fraktion sagen: Wir freuen uns ganz besonders, dass ein Vertreter aus Brandenburg hier ist und so prominent mit dem Staatssekretär, weil wir das in der Vergangenheit als Abgeordnetenhaus von Berlin nicht immer so hinbekommen haben, dass das Länderübergreifende betont wird. Das ist uns sehr wichtig, auch wenn wir uns über die anderen Anzuhörenden natürlich genauso freuen.

Ich will mich auf einen Korridor beschränken. Das ist der Korridor West, also das, was wir ab Spandau sehen. Das war sowohl auf den Folien von Herrn Kaczmarek zu sehen als auch auf den Folien von Frau Henckel im virtuellen Raum, wo wir gesehen haben: Eigentlich sind alle S-Bahnäste in Berlin weit entwickelt ins Umland. Das gilt aber nicht für den Ast nach Westen, ab Spandau Richtung Falkensee und Nauen. Wenn wir überlegen, dass wir jetzt im 30. Jahr der Deutschen Einheit sind, muss ich sagen, ist es bei allen Erfolgen und dass ich mich grundsätzlich freue, dass wir i2030 haben, damit endlich gemeinsam etwas vorangeht, eigentlich ein kleiner Skandal, dass wir das in den letzten Jahren nicht hinbekommen haben, da muss ich sagen, in den letzten Jahrzehnten.

Herr Kaczmarek! Sie haben darauf hingewiesen, dass dies das wichtigste, aber auch schwierigste Projekt sei. Da bin ich bei Ihnen. Vielleicht können Sie noch die Konkurrenz zu den Fernbahnnutzungen darlegen, die sich im Knotenpunkt Spandau sehr deutlich zeigen. Mehrere haben darauf hingewiesen, dass dort eine absolute Überbelegung da ist. Das ist, glaube ich, der größte Verkehrsknotenpunkt, den wir im Berliner Raum haben, die meisten wissen das gar nicht, weil sich dort alles trifft, sehr viele Fernbahnen, sehr viele Regionalbahnen, auch die S-Bahn, die dort zumindest bisher endet, und glücklicherweise unterirdisch und unabhängig die U-Bahn und einer der größten Busumsteigeplätze, die wir in Berlin haben. Allein

Spandau hat jetzt 230 000, 240 000 Einwohnerinnen und Einwohner, und dann geht eine S-Bahn nicht weiter, dann sieht man, dass die Notwendigkeit dahinter – Herr Genilke – mit Falkensee, eine der, glaube ich, immer noch am schnellsten und stärksten wachsenden Gemeinden von Brandenburg mit Zehntausenden Einwohnerinnen und Einwohnern, dass der Bedarf dort extrem groß ist.

Ich freue mich, dass es langsam vorwärtsgeht, aber wir sind offiziell, das sehen wir auf der Folie von Frau Henckel, praktisch noch bei Stufe 1, Grundlagenentwicklung, auch wenn jetzt in ganz kurzer Zukunft, Juni/Juli, die Finanzierungsvereinbarung folgen soll. Vielleicht können Sie dazu noch mal darlegen: Gibt es jetzt eine Festlegung? Was passiert wirklich auf der Bahnseite? Was passiert auf der S-Bahnseite? Gibt es nun die Entscheidung mit Brandenburg zusammen, was dort ausgebaut wird? Wir wissen, in der Vergangenheit gab es dort immer den Widerstreit: Nehmen wir nun die Regionalbahn, die ausgebaut werden soll, nehmen wir die S-Bahn? – Und dann hat das über Jahrzehnte die Entscheidung blockiert. Konnte dieser Knoten jetzt wirklich aufgelöst werden? Das ist die Frage.

Eine Frage an die Senatorin: Werden wir die nächsten Schritte dazu von der Berliner Seite, was diesen Korridor West angeht, noch in dieser Legislaturperiode, bis September 2021, erleben, dass nicht bloß die Grundlagenermittlung in die Entwurfsplanung übergeht, sondern auch die weiteren Schritte? Das wäre uns sehr wichtig. Können wir darauf ein Stück weit vertrauen? Wie werden die Entscheidungen – vielleicht kann Herr Kaczmarek das aus dem Bahnkonzern berichten – für den Ausbau des Knotens Spandau – Das wird heißen, dort müssen neue Gleise angebaut werden. Wann und wo wird das entschieden? Wann kann das frühestens abgeschlossen werden – das ist hier die Frage –, und wie können wir das dann sehen?

Dazu ergänzend die Frage – es wird immer der Abzweig Falkenseer Chaussee bei der S-Bahn mit dargestellt – an die, die sich zuständig fühlen: Inwieweit wird das parallel bewertet oder unabhängig von dem, was in Richtung Falkensee und Nauen passiert? Vielleicht können Sie das noch mal darstellen.

Zum Abschluss – wie gesagt, ich fasse mich kurz, Herr Vorsitzender – eine generelle Bemerkung zum Thema Planungszeiträume: Wir als SPD-Fraktion setzen uns sehr dafür ein, dass wir sowohl in Berlin, aber auch bundesweit deutlich schneller werden müssen, was diese Planungsvorläufe angeht. Ich glaube, es ist niemandem wirklich zu vermitteln, dass wir für die Erweiterung von Bahnverkehren, S-Bahn wie auch erst recht Regionalbahn, Jahrzehnte brauchen. Es ist richtig, dass man sich Zeit für die Planung lässt, das auch intensiv mit den Bürgerinnen und Bürgern bespricht, aber es kann doch nicht sein, dass wir danach noch zig diverse Instanzen bei den Gerichten haben. Da sind wir für eine Zusammenfassung, Zusammenziehung, dass man nicht ewige Jahre, Jahrzehnte alles auf dem Klageweg festhalten kann, sondern dass dort beschleunigt wird. Wir brauchen dringend den schnelleren Infrastrukturausbau in Berlin, sonst werden wir es zwischen Berlin und Brandenburg schlichtweg nicht hinbekommen. Wer sich morgens mal in den Regionalexpress entweder von Nauen nach Berlin oder anders herum setzt, wird erleben, was volle Züge sind. – Vielen Dank!

Vorsitzender Oliver Friederici: Danke, Herr Abgeordneter! – Ich habe noch zwei Wortmeldungen auf der Redeliste und möchte den Anzuhörenden anbieten, dass wir dann in der Reihenfolge Herrn Genilke, Frau Henckel, Herrn Kaczmarek und zum Schluss den Senat zu Wort kommen lassen, damit Sie sich vielleicht darauf einstellen können. Ich hatte anfangs gesagt,

dass Herr Genilke in die Landeshauptstadt Potsdam muss, sodass wir ihn nach seinem Statement gleich nach der Runde der Abgeordneten, wenn Sie damit einverstanden wären, aus der heutigen Sitzung entlassen könnten. – Ich komme nun zu Herrn Ronneburg für die Fraktion Die Linke. Sie haben lange genug gewartet. – Bitte sehr!

Kristian Ronneburg (LINKE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich warte immer gern, Hauptsache ich komme ran. – Es wurden schon einige wichtige und richtige Fragen in dieser Runde gestellt. Ich möchte mich auch dem Dank anschließen, dass Herr Kaczmarek und Herr Genilke heute anwesend sind und virtuell auch Frau Henckel zugeschaltet ist, um unsere Diskussion zu dem für den Ausschuss wichtigen Thema „Aktueller Stand i2030“ und „Ausbau des Bahnstreckennetzes“ zu bereichern. Ich würde mich insofern meinen Vorrednern anschließen im Rahmen der Beantwortung der Fragen, dass es, glaube ich, für den Ausschuss sehr interessant ist, von allen zu hören, welche Beschleunigungsoptionen es wirklich gibt. Ich meine, wir haben jetzt schon sehr viel gehört, dass wir sehr viele Problemstellungen zu bewältigen haben. Es ist mehrmals erwähnt worden, dass es kompliziert ist und dass es dazu führt, dass wir solche langen Phasen des Vorlaufs haben. Sicherlich muss es darauf ankommen, dass wir in diesem notwendigen Gerüst trotzdem zu möglichst schnellen Entscheidungen kommen. Deswegen noch mal die Frage auf den Punkt gebracht: Welche Phasen können parallelisiert werden? Was können wir möglicherweise als Abgeordnetenhaus gemeinsam auf den Weg bringen, um auch hier schneller zusammenzukommen, denn, das wurde heute zum Ausdruck gebracht, letztendlich teilen alle Parteien hier den Anspruch, das Bahnstreckennetz auszuweiten. Es gibt in einzelnen Detailfragen und Priorisierungen sicherlich Unterschiede, auch unterschiedliche Bewertungen, aber ich denke, es ist doch ein relativ breiter Konsens, und wir versuchen, gemeinsam daran zu wirken.

Meine nächste Frage konzentriert sich darauf, ein Gefühl dafür zu bekommen, wie die Akteure in diesem Gesamtgeflecht aufgestellt sind und wie sie in Bezug auf i2030 aufgestellt sind, denn es gibt verschiedene Player. Wenn wir uns die Deutsche Bahn angucken, gibt es Abstimmungsbedarf, beispielsweise mit der DB Netz und anderen Akteuren. Das ist ja auch nicht immer alles so einfach, beispielsweise mit der DB Netz. Mich würde interessieren, wie einzelne Akteure aufgestellt sind, konkret dieses Projekt i2030 gut unterstützen zu können, oder ob klarer gemacht werden kann, wo nachgesteuert werden muss.

Dann würde mich dieses Maßnahmenpaket für die S-Bahn brennend interessieren. Es ist von 35 Maßnahmenpaketen gesprochen worden, das findet sich auch auf der Website. Da haben wir immer weiter abgeschichtet. Ich kann mich erinnern: Vor ein paar Jahren waren es noch 40, dann waren wir bei 37, und jetzt sind wir bei 35. Es passiert viel. Da ruckelt sich einiges zusammen, aber ich fände eine Transparenz gut, was sich hinter jedem Maßnahmenpaket verbirgt und welche Prüfungen stattgefunden haben, denn es geht um die Stabilisierung des Betriebs, es geht um Weichenverbindungen etc. pp. Was ist eigentlich alles in diesen Paketen? Wie entwickelt sich das weiter? Da ist ziemlich viel Musik drin, und da kann viel für die Qualität der S-Bahn geleistet werden. Ich fände es gut, wenn es beispielsweise auf einer Website von i2030 offener kommuniziert wird, was sich alles dahinter verbirgt.

Dann hätte ich noch zu einzelnen Strecken konkrete Nachfragen, zum einen Thema Stammbahn. Das treibt meine Partei auch sehr um. Es ist nicht unbedingt so einfach zu erklären, wie lange so eine Machbarkeitsstudie eigentlich dauert. Ich glaube, seit 2017 läuft diese Machbarkeitsstudie. Wann konkret haben wir denn einen Systementscheid auch für die Stammbahn?

Ich denke, es ist kaum mehr zu kommunizieren, dass das alles so lange dauert. Wie gesagt, wann haben wir mit einem Systementscheid zu rechnen, und was bedeutet das konkret hinsichtlich der Entscheidung, die Stammbahn in den Deutschland-Takt aufzunehmen? Was bedeutet das konkret auf diese Frage bezogen?

Dann habe ich noch eine Frage zur Heidekrautbahn, zum Verhältnis, dass sich die Heidekrautbahn mit der Straßenbahn kreuzt. Da gibt es nun auch rechtliche Probleme. Können Sie vielleicht dazu etwas sagen? Was müssen für Vorkehrungen getroffen werden, und wie ist das im Verhältnis zu den Straßenbahnplanungen zu sehen?

Dann habe ich noch Fragen: i2030 ist das eine, und ich glaube, jede Partei hätte noch eigene Vorstellungen, was noch in i2030 gehört hätte. Ich würde gern die Gelegenheit nutzen, Fragen zur Wriezener Bahn zu stellen. Da ist auch der weitere Ausbau vorgesehen, zum Beispiel die Wiedererrichtung eines zweiten Bahnsteigs in Blumberg. Wir haben heute Brandenburg mit am Tisch. Da kann man übergreifend sehen, wenn man sich sowohl Berlin anschaut als auch Brandenburg, dass die politischen Beschlüsse dahin gehen, dass man dieses Thema, 30-Minutentakt auf der Wriezener Bahn, unbedingt angehen möchte, und dazu sind Vorkehrungen auf brandenburgischer Seite notwendig. Wie ist denn da der Stand?

Dann würde mich der Stand bei der Ostbahn interessieren, und zwar der 30-Minuten-Takt bis Müncheberg. Es muss eine Vorkehrung getroffen werden, dass in Kaulsdorf ein zweites Gleis errichtet wird, also in dem Bereich vom Biesdorfer Kreuz bis Mahlsdorf, und eine zweite vorhandene Bahnsteigkante in Müncheberg braucht ein Gleis. Gibt es dazu vonseiten des Senats aktuelle Informationen? Das hätte mich interessiert. Wir haben heute nicht nur den Punkt i2030, sondern auch weitere Strecken, die wir betrachten.

Dann würde ich jetzt langsam zum Ende kommen. Das, was Herr Moritz gesagt hat mit dem „Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg“ ist auch ein wichtiger Punkt für uns gewesen, dass dazu noch mal was gesagt wird.

Zuletzt möchte ich die Erwartungshaltung äußern beim Projekt S21-Tunnel und der Tangierung des Mahnmals für die im Nationalsozialismus ermordeten europäischen Sinti und Roma, dass natürlich alle Akteure, Senat und DB, daran mitwirken, dass wir uns einer Lösung annähern, die nach der Prämisse läuft, dass dieses Mahnmal möglichst nicht tangiert wird. Es gibt Gespräche zwischen den Akteuren. Wir hatten dazu eine Anfrage auch im letzten Plenum gestellt. Diese Erwartungshaltung möchte ich hier noch mal zum Ausdruck bringen. Vielleicht können Sie noch etwas zu den aktuellen Überlegungen sagen.

Vorsitzender Oliver Friederici: Danke Herr Abgeordneter! – Herr Abgeordneter Lindemann!

Gunnar Lindemann (AfD): Herzlichen Dank! – Die meisten Fragen sind jetzt schon aufgekomen, z. B. nach den Park-and-ride-Parkplätzen zwischen Berlin und Brandenburg, den Umstiegsmöglichkeiten usw., aber ein paar Sachen haben wir trotzdem noch. Der Senat sagt, am Alexanderplatz wären die Bahnsteige zu kurz, und was Herr Schopf auch immer wieder betont: Klar sind die Bahnsteige für manche Zugtypen zu kurz, aber bei modernen Zügen kann man einzelne Türen absperren, sodass nur bestimmte Türen aufgehen. Also technisch wäre die Möglichkeit da. Vielleicht kann Herr Kaczmarek von der Deutschen Bahn aus seiner Sicht etwas dazu sagen. Es geht hier um die Nachtstunden, um die Nachtverkehre im Fernverkehr, um die Anbindung an den Berliner ÖPNV zu verbessern, weil Zoo und Alexanderplatz die Hauptumstiegsmöglichkeiten sind. Das würde uns interessieren.

Dass die S5, unser Antrag, im Prinzip vom Senat schon untersucht wird, freut uns. Das ist natürlich gut. Was aber bisher noch gar nicht zur Sprache gekommen ist: Es sollen einige Strecken für den Personennahverkehr ausgebaut werden. Die Frage ist natürlich, inwieweit die Strecken auch für den Fernverkehr genutzt werden und vor allen Dingen, inwieweit die Strecken für den Güterverkehr, für Cargo, genutzt werden, ob dann mit dem Ausbau der Strecken ein Anstieg des Fernverkehrs und des Güterverkehrs verbunden ist und inwieweit sich das wieder auf die Pünktlichkeit des Regionalverkehrs auswirkt, denn in der Regel steht bei der Leitstelle der Deutschen Bahn der Regionalverkehr hinten an. Fernverkehr und Cargo werden meistens vorgelassen. Das erlebt man in der Praxis regelmäßig. Wie sieht es da aus? Gibt es eventuell irgendwelche Probleme oder Informationen?

Das Nächste, was noch gar nicht so richtig angesprochen worden ist, sind die Bahnsteige beim RE1. Es soll einen Betreiberwechsel geben. Es gab Ausschreibungen. Es sollen neue Züge für den RE1 kommen, die alle für die Bahnsteige 20 Meter zu lang sind, oder die Bahnsteige sind 20 Meter zu kurz. Das ist seit Januar 2019 bekannt. Wie ist denn da der Stand der Bahnsteigverlängerungen? Sind die Arbeiten schon ausgeschrieben? Ist da schon etwas passiert, ist noch nicht passiert, oder falls gar nichts passiert, welche Lösungen werden angestrebt? Sollen die Türen entsprechend abgesperrt werden, die nicht geöffnet werden? 2022 sollen diese neuen Züge, wenn sie fertig sind, auf der RE1-Strecke fahren.

Zum Schluss, was mich noch persönlich interessieren würde und auch für die Bürger im Berliner Osten sehr interessant ist: Wie ist denn die Situation bei der S75? Es gibt jede Menge Ideen und Pläne, die S75 von Hohenschönhausen in Richtung Karower Kreuz zu verlängern. Inwieweit gibt es denn da Vorkehrungen, Pläne, Aktivitäten? – Danke schön!

Vorsitzender Oliver Friederici: Danke, Herr Abgeordneter! – Das war die Runde der Abgeordneten. Nun kommt wieder die Runde der Anzuhörenden, und wir fangen an mit Herrn Staatssekretär Genilke. – Bitte sehr! Sie haben das Wort.

Staatssekretär Rainer Genilke (MIL Brandenburg): Das war in der Tat ein großer Fragebereich, den wir jetzt mal abarbeiten. Die technischen Dinge überlasse ich jetzt mal meinem Nachbarn und fange querbeet mit dem an, was mir in besonderer Weise jetzt auferlegt wurde.

Erst einmal möchte ich das Angebot machen, auch wenn ich heute etwas eher hier verschwinden werde, dass wir, zumindest, wenn ich für mein Ministerium sprechen darf, sehr gern bereit sind, das zu jeder Zeit zu wiederholen, das ist gar keine Frage. Ich glaube, dass gerade in diesen verkehrstechnischen Fragen, wo wir voneinander lernen, aber voneinander auch Ab-

hängigkeiten ableiten müssen, weil wir nicht allein auf dieser Welt sind, dieser kurze Weg über die Parlamente und Regierungen wichtig ist. Das gilt auch für die brandenburgische Seite, gar keine Frage, aber ich bin gerne dazu bereit, und ich weiß, dass auch der Minister Beermann gern dafür zur Verfügung steht. So viel vorab.

Ich will mal anfangen, weil wir das in der Tat noch nicht besprochen haben, was Erweiterungen angeht, die derzeit gar nicht im Bestand von i2030 Berücksichtigung gefunden haben. Es gibt im Koalitionsvertrag einen Passus, auch zu prüfen, inwieweit über die jetzt schon in i2030 stehenden Strecken hinaus Erweiterungen möglich sind. Auch das ist natürlich klar eingebettet in ein Verfahren, nämlich mit der Aufstellung des Landesnahverkehrsplans, wo in der Voruntersuchung solche Dinge überprüft und natürlich auch bewertet werden, weil es nicht jede vielleicht vor 50 Jahren stillgelegte Strecke am Ende schaffen wird, in i2030 oder zumindest über den Landesnahverkehrsplan Berücksichtigung zu finden. Da sind wir wieder beim Thema. Wir können dort unten noch fünf, sechs Maßnahmen reinschieben; das macht das System insgesamt nicht schneller, sondern es wird bremsen. Deshalb müssen wir aufpassen, wo wir Erweiterungen machen, wenn wir nicht dazu kommen, oben mal etwas abzuschichten, denn wie das so ist: Wenn der Eimer irgendwann voll ist, dann ist er voll. Dann wäre es gut, wenn wir irgendwann mal etwas rausschöpfen, und das wollen wir tun. Dazu haben wir uns verabredet, und deshalb auch die Priorisierung, die ich vorhin gesagt habe. Das heißt nicht, dass die anderen Maßnahmen liegenbleiben, sondern wir wollen die besonders schnell entwickeln, damit die Maßnahmen, die jetzt noch in einer früheren Leistungsphase sind, dann natürlich weitergeführt und schnellstmöglich zum Erfolg geführt werden.

Was wir noch nicht betrachtet haben bei der gesamten Diskussion darüber, wo wir noch Infrastruktur entwickeln wollen – dass am Ende des Tages, wenn die Infrastruktur tatsächlich fertig ist, natürlich die Frage aufkommt, was wir eigentlich bestellen, und auch diese Bestellung ist zu bezahlen. Ich kann Ihnen hier schon sagen, dass aus brandenburgischer Sicht das, was wir über den Kieler Schlüssel zur Refinanzierung unseres Regionalverkehrs bekommen, im Grunde ... [unverständlich] sind. Wir haben im Grunde mit dem, was wir jetzt vergeben haben, ein Minus. Das haben wir mit Bordmitteln des Landes auszugleichen. Wer jetzt also glaubt, wir entwickeln einen Haufen Infrastruktur, und darauf aufbauend bestellen wir mal einfache Leistungen, der muss am Ende die Frage beantworten – das muss der Haushaltsgesetzgeber machen –, wie wir das am Ende des Tages bezahlen, und die Preise sind nicht gerade so, dass man das einfach aus dem Arm schüttelt. Jede Taktverdichtung kostet Geld. Jede Erweiterung auch von Fahrmaterial kostet Geld, und dieses Geld muss neben der Investition dann aber auch bereitgestellt werden, und die Diskussion haben wir noch gar nicht geführt. Ich kann alle Maßnahmen jetzt fertigstellen. Das würde dazu führen, dass wir nicht einen Zug mehr fahren lassen können. Das ist im Grunde die Situation. Darüber müssen wir uns im Land unterhalten, wie das funktionieren soll, wie das funktionieren kann, ob der Kieler Schlüssel ausreichend ist, oder ob man mehr Geld vom Bund verlangt oder eigene Anstrengungen unternimmt. Am Ende wird das ein Sammelsurium sein, aber das gehört eben auch zur Wahrheit: Wer Infrastruktur anbietet, muss am Ende die Infrastruktur auch fahren und muss sie verbindlich zusagen können.

Das „Bündnis Schiene“ wurde angesprochen. Ich kriege regelmäßig Post vom „Bündnis Schiene“, telefoniert haben wir noch nicht. Ich weiß nicht, warum, aber wir werden das sicherlich nachholen.

Herr Moritz! Sie sprachen den Deutschland-Takt und vor allem die Bedeutung der Strecke Spandau–Nauen an. In der Tat haben wir Auseinandersetzungen insofern, dass wir versuchen, dort eine Lösung des Problems zu erreichen. Wir sind als Brandenburger der Meinung, dass wir eine Viergleisigkeit für den Fern- und SPNV-Verkehr brauchen. Die Deutsche Bahn ist noch der Meinung, das geht auch mit drei – wie das so ist im Leben. Was auf jeden Fall nicht passieren kann, da werden wir ganz genau aufpassen: dass wir aufgrund von Fernverkehrsfahrten, die die Bahn eigenwirtschaftlich zu erbringen hat, das auf Kosten des Nahverkehrs realisieren. So schön es für die Hamburger ist, möglichst alle halbe Stunde nach Berlin zu kommen, der Pendler ist es im Zweifel nicht, sondern der steht in Nauen, Falkensee oder sonst wo dazwischen und wartet auf eine Bahn. Wenn wir diese Erweiterung auf diesem besonders hochfrequentierten Ast nicht durchführen können, dann werden wir die Akzeptanz des Nahverkehrs mit Sicherheit nicht erhöhen. Das wird nämlich am Ende zu einer Umverteilung führen, das haben wir im Grunde jetzt schon bei diesen vollen Zügen, dass man sich auf den Individualverkehr verlässt, und das kann es auch nicht sein.

Aus unserer Sicht haben wir die Vereinbarung, die wir natürlich weiterhin führen, da sind wir mit Berlin im engen Kontakt, gar keine Frage, auch mit der Bahn. Das ist angemeldet, europäische Mittel für den Planungsbereich zu bekommen. Das ist nicht nur für die Strecke von Spandau nach Nauen, sondern vor allen Dingen auch für den Umbau des Bahnhofs in Spandau von besonderer Bedeutung, denn eines ist klar: Es macht keinen Sinn, einen Flaschenhals an einem Knotenpunkt in Spandau zu beseitigen und ihn letztlich über die Trasse neu aufzubauen. Das wollen wir vermeiden, und das ist auch der Stand derzeit. Ob das am Ende bei den europäischen Partnern anerkannt wird, wissen wir noch nicht, aber es ist unser fester Plan, dies so zu tun.

Bahnhof Wilhelmsruh und das ganze Thema Heidekrautbahn: Unser Plan geht davon aus, dass wir in der Tat im November dieses Jahres beginnen, den Bahnhof umzubauen. Die Fertigstellung der Strecke 2023, es mag sein, dass das nicht in Ihrer Legislaturperiode liegt, in der brandenburgischen schon. Insofern ist das Ziel natürlich ambitioniert, gar keine Frage, aber aus jetziger Sicht auch kein Teufelszeug. Wir haben gesagt, dass wir dort, wo wir am weitesten mit den Planungsphasen sind, jetzt endlich zum Abschluss kommen müssen. Das heißt nicht nur, den Bagger hinstellen, sondern das Bändchen durchschneiden. Das ist am Ende das Ziel, und das ist nicht etwas, wo wir uns irgendwie sonnen, sondern am Ende geht es uns darum, die Problematiken für die Menschen, die dort wohnen, vor allen Dingen im Bereich des Nordens von Berlin, im Schönebecker Land, zu beseitigen und diese Leute mit gutem Nahverkehr zu versorgen. Ich glaube, darauf haben sie ein Anrecht, und sie werden uns das mit Sicherheit insofern honorieren, dass sie damit zufrieden sein werden, weil das eine oder andere schneller erreichbar sein wird. Davon bin ich fest überzeugt.

Zweigleisigkeit, Dauer der Umsetzung: Ja, das ist immer so ein Problem. Da sind wir genau wieder dabei. Natürlich können wir S-Bahnerweiterungen durchführen, auch zweigleisig, aber wir müssen auch den Bedarf genau abschätzen, ob der dort da ist oder was man eingleisig fahren kann. Ich möchte daran erinnern, dass wir im Bereich nach Potsdam mit einer Eingleisigkeit unterwegs sind, eine Stadt mit 160 000, 170 000 Einwohnern. Das geht punktuell. Nicht alles muss immer zweigleisig sein, aber es muss am Ende irgendwie realisierbar sein, dass man die Taktung auch in diesen besonderen Bereichen verstärkt. Da ist nicht immer eine durchgängige Zweigleisigkeit vonnöten, aber im Zweifel eine zumindest teilweise. Diese Op-

tion sollte man nicht vergessen und sollte man auch betrachten, wenngleich es im Einzelfall immer teurer wird.

Umfeldentwicklung Tesla habe ich mir noch notiert: Da kann ich Ihnen nur raten, auch mal mit der Gemeinsamen Landesplanung zu sprechen. Die ist da involviert. Wir sind an die Sache herangegangen, weil natürlich immer die Diskussion kommt: Wo sollen denn die ganzen Leute wohnen? – Ich bekomme Unmengen von Briefen von Projektentwicklern, die jetzt meinen, wir müssten ganze Städte aus dem Boden stampfen, weil da jetzt ganz viele Leute arbeiten. Nehmen wir mal an, dort arbeiten 15 000 Leute in der Endstufe, wie Tesla sich das ungefähr vorstellt, dann müssen die Fachleute natürlich irgendwo herkommen, aber bei Lichte betrachtet, und wir haben das sehr genau getan, zum Beispiel mit dem BMW-Werk in Leipzig, ähnlich angebunden, kurz vor einer relativ großen Stadt mit einem Bahnanschluss versehen, wie denn die Siedlungsstruktur in diesem Bereich war und vor allen Dingen das Mobilitätsbedürfnis der Menschen, die in dieses Werk müssen. Wir haben das mit der Gemeinsamen Landesplanung mal betrachtet und Kreise gezogen, 15 Minuten Erreichbarkeit, 30, 45 und 60 Minuten, und sind mit dem Fahrplan oder mit Taktverdichtungen aus dem Bereich Frankfurt und Berlin natürlich darauf gekommen, dass es nicht unbedingt zu einem Umzug von Menschen kommen wird, sondern sie kommen irgendwoher und dann sogar relativ schnell. Aus Frankfurt ist das kein Problem, wenn man alle 20 Minuten eine Bahn hat, die einen in einer halben Stunde vor das Werk bringt. Dann wird derjenige nicht zwingend an einen Umzug denken, glaube ich zumindest. Der eine oder andere, der von weiter her kommt, wird das unter Umständen tun und sagt: Das mache ich eben nicht mit. Ich fahre dort nicht. – Aber dass es zu einem Aufwuchs kommt, dass wir jetzt für 15 000 Leute Eigenheimgebiete ausweisen müssen, das glaube ich nicht.

Warum glaube ich das nicht? – Wir erinnern uns an die Situation, als die Entscheidung fiel, dass Berlin Bundeshauptstadt wird, und alle dachten, jetzt kommen die ganzen Bonner Beamten Richtung Berlin, und die brauchen jetzt irgendwo eine Schlafstätte. Dann haben wir in Waldstadt in Wünsdorf angefangen, große Gebiete zu entwickeln. Wie das ausgegangen ist, brauche ich Ihnen nicht zu sagen. Die sind irgendwie alle in Berlin untergekommen, zumindest zum großen Teil, oder in Kleinmachnow, Teltow oder Stahnsdorf, aber nicht unbedingt in Wünsdorf.

Von daher glaube ich, dass wir damit sehr besonnen umgehen sollten, was die Siedlungsstrukturen angeht. Wir haben das im Auge, wir haben das erarbeitet. Wir haben auch schon die Flächen parat, wo das geschehen wird, und zwar in einem sehr großen Umkreis. Der Minister war letzte Woche in Fürstenwalde, und alle Anrainerkommunen, das waren, glaube ich, 14, haben sich mit einem Vertrag darauf geeinigt, dass es hier keinen Wettlauf geben wird, wer am schnellsten Millionenstadt ist, sondern dass man das in großer Einmütigkeit versucht zu gestalten, damit jeder etwas von diesem Kuchen abbekommt. Einfach nur drauflos wirtschaften und siedeln, was das Zeug hält – Da waren schon aus Bayern welche da und wollten Hochhäuser errichten. Das ist für jemanden, der in Grünheide wohnt, nicht unbedingt der erstrebenswerte Zustand dieses Gebietes. Wir sollten uns da sehr zurückhaltend zeigen. Wir haben das im Blick, gar keine Frage. Wir besprechen das auch mit dem Bürgermeister Christiani, mit dem Landrat natürlich auch und mit den Beigeordneten des Landkreises Oder-Spree.

Wir sind dort im sehr guten Kontakt und reagieren auf das, was in der Umfeldentwicklung besonders wichtig ist, auch auf die Bahn. Ja, wir müssen den Bahnhof Fangschleuse verset-

zen. Das wissen wir. Damit lösen wir im Übrigen ein Problem für Tesla, aber wir schaffen ein neues, nämlich den Schülerverkehr, der oftmals über die Bahn erreichbar wird. Dort ist ein Schulzentrum gleich neben dem Bahnhof. Wir sehen, dass das alles immer sehr komplex ist, und wenn jemand auf der einen Seite etwas lösen will, dann schafft er im Zweifelsfall auf der anderen Seite ein Problem. Das ist nicht unlösbar, gar keine Frage, aber wir haben es hier zusammen an der Stelle im Blick. Das geht bis hin zu eventuell einer S-Bahnerweiterung von Erkner herüber. Auch das wird schon diskutiert, übrigens auch Fahrradwege. So weit sind die umliegenden Ortschaften gar nicht entfernt. Da ist Tesla übrigens sehr aufgeschlossen, das kann ich an der Stelle sagen. Daran liegt ihnen auch etwas. Ein nicht ganz unwesentlicher Teil, da brauchen wir nicht in der Glaskugel zu lesen, wird in besonderer Weise mit einem Elektroauto dort vorfahren, weil sie es einfach wollen, dass die Bediensteten im Zweifel einen Tesla fahren. Das können wir nicht ausschließen. Das haben wir im Blick. Wir werden dort die neue Autobahnauffahrt aufsetzen, wir werden zwei Landesstraßen erneuern, Zufahrten neu regeln. Wir wollen auch nicht, dass die umliegenden Orte jetzt einen Schwerlastverkehr bekommen, aber wir werden auch eine schienentechnische Anbindung haben, sind da im engen Kontakt mit der Bahn. Was den Güterverkehr angeht, haben wir noch den besonderen Umstand, dass wir einen privaten Eisenbahninfrastrukturbetreiber auf dem Gelände haben. Aber auch Tesla ist im Übrigen sehr interessiert, dass viel über die Bahn ablaufen kann, sowohl in westlicher Richtung, also Richtung Emden, Hafengegend, aber auch Richtung Osten. Die haben sich diesen Ort nicht aus Spaß genau so ausgesucht.

Wenn wir davon sprechen – vorhin war kurz der Einwand, Falkensee, das ist diese Nauener Strecke –: Wir haben in Brandenburg durchaus eine andere Wahrnehmung. Stahnsdorf habe ich angesprochen. Es ist eben nicht nur Falkensee. Bei Stahnsdorf, Teltow, Kleinmachnow, Potsdam sind wir sofort wieder bei der Stammbahn, da gebe ich Ihnen völlig recht. Es gibt Beschlüsse in Berlin für den Aufbau dieser Stammbahn. Die gibt es in Brandenburg. Ich glaube, auch die Bahn hat sich relativ frühzeitig für den Ausbau dieser Strecke immer ausgesprochen, aber wir müssen es natürlich mal machen. Uns hilft es nicht, ewig in diesen Variantenabwägungen zu bleiben: Was soll es nun werden? Ein Radweg? Machen wir eine S-Bahn, ein Regionalgleis? – Ich habe eingangs gesagt, dass ich das immer aus der Sicht sehe von dem, der zum Beispiel aus Magdeburg oder aus Brandenburg an der Havel schon in diesem Zug sitzt. Wenn wir wissen, dass die Stadtbahn voll ist und wir dort fast nichts mehr drüber bekommen – das ist die RE1-Strecke –, dann wäre es, glaube ich, klug, wenn wir diese Belange der weiterführenden Linien von Frankfurt bis Magdeburg, denn so weit fährt er ja, mit im Blick haben, dass wir für diese Menschen auch die Fahrzeiten zu verkürzen haben, damit sie bereit sind, auf die Bahn zu setzen.

Mobilität und die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes von zu Hause ist entscheidend darüber, wo die Leute hinziehen, wo sie siedeln. Ich komme aus einer relativ weit entfernten Gegend in Brandenburg, nämlich aus Elbe-Elster ganz im Süden. Ich brauche diese Menschen dort vor Ort. Ich habe einen Anteil an der Einkommensteuer. Das sind unsere tragenden Kräfte bei der Feuerwehr, die bei uns freiwillig aufgebaut ist. Das sind die tragenden Kräfte beim gesamten Dorfleben, im städtischen Bereich usw. Wir haben also keine besondere Lust, diese Menschen dadurch zu verlieren, dass sie zu lange pendeln, was ich verstehen kann, denn sie haben alle Familie, auch sie haben ein Anrecht auf Freizeit, und die sollten sie nicht in der Bahn, sondern zu Hause bei ihren Familien verbringen. Deshalb werden wir vehement dafür kämpfen, dass wir das bekommen.

GVFG-Mittel war ein Stichwort – ja, das ist immer das, was wir erfahren, wenn wir zum Bund gehen: Wir sollen die GVFG-Mittel nutzen. Die wurden in der Schwelle heruntergesetzt, und sie wurden in der Menge heraufgesetzt. 2 Milliarden Euro werden in Aussicht stehen. Das ist natürlich ein gutes Finanzierungsinstrument, das ist gar keine Frage. Davon werden wir auch Gebrauch machen. Die Diskussionen dazu laufen. Die laufen auch, da bin ich mir ziemlich sicher, über i2030: Wie kann man das Einzelne finanziell wuppen? – Dazu ist dieses Mittel am Ende gut bewährt und wird mit Sicherheit seine Anwendung finden. Davon bin ich fest überzeugt. Am Ende lassen wir uns bei sämtlicher Infrastrukturgestaltung davon leiten, dass die Infrastruktur nicht Folge, sondern Ursache unseres Wohlstands ist. Diese Infrastruktur muss gut entwickelt werden.

Warum können wir mit Leistungsphasen dort nicht einfach gleich alles planen? – Weil natürlich die Leistungsphasen nach HOAI aufeinander aufbauend praktisch den nächsten Entwicklungsschritt beschreiben. Wir müssen raus aus der Grundlagenermittlung. Wir müssen dort schneller und besser werden. Wenn wir uns einig sind, müssen wir relativ schnell in die Leistungsphasenebene hinein, und damit meine ich mehr als null, sondern möglichst schnell von eins bis vier, damit wir die Voraussetzungen dafür haben, die finanziellen Mittel darstellen zu können. Ob und in welcher Form man das beschleunigen kann? – Wir haben es jetzt im Strukturgesetz bei manchen Maßnahmen, wo der Bundestag beschließt. Dann umgehen wir die Planfeststellung. Dann ist im Grunde nur noch der Bundesgerichtshof die Instanz, und dann kommt sehr oft: Können wir nicht in der ganzen Betrachtung der Planung einfach bestimmte Dinge abschneiden? – Ja, wir werden immer Verbände, das ist unser Planungsrecht, mit einbeziehen. Wir werden sie auch immer befragen. In diesem Abwägungsprozess hat man die Möglichkeit der Beteiligung, das soll auch sein, und trotzdem finden wir mit diesem Planungsrecht immer eine schwungvolle Masse, die am Ende trotzdem klagt. Das werden wir nie ganz wegbekommen, davon bin ich überzeugt, aber ohne Beteiligung kann es auch nicht sein. Wir leben ja nicht in China oder so.

Ich glaube, da gibt es Interessen, die weit über das Eigeninteresse hinausgehen, sondern letztlich eine gesellschaftliche Interessenlage heraufbeschwören, und die müssen am Ende tatsächlich ausgehandelt werden. Dazu brauchen wir in Deutschland natürlich etwas länger, das mag so sein, und nicht jedem wird es anschließend gefallen, aber an der Stelle der Beteiligung dann Abstriche zu machen in Größenordnungen, kann auch nicht der richtige Weg sein, sondern da müssen wir am Ende durch, und es geht darum, diese Infrastruktur mitzunehmen und den Menschen zu zeigen, dass wir sie an der Stelle ernst nehmen. Wenn das im Vorfeld abgeräumt werden kann, bin ich gern dabei und werde da nicht als Bremser stehen, aber aus den genannten Gründen müssen wir bestimmte Wege einhalten. Das wollen wir tun. Dass wir uns dann Zukunft gemeinsam auf den Weg machen wollen als Hauptstadtregion, ist da sehr zielführend.

Insofern glaube ich, und damit möchte ich schließen, dass wir vor allen Dingen eines brauchen: Infrastruktur, die stabile Fahrpläne generiert. Es macht keinen Sinn, mit kleinteiligen Lösungen darauf zu kommen: Das könnte gerade so klappen. Unter besonders günstigen Umständen kriegen wir da vielleicht noch eine Taktverdichtung hin oder irgendetwas anderes. – Wir zielen darauf ab, stabile Fahrpläne zu generieren mit einer guten Infrastruktur. Nur das wird die Menschen am Ende überzeugen, dass es gut ist, und nicht, dass er alle zwei, drei Tage nicht weiß, ob er mit der Bahn zu dem Zeitpunkt noch fahren kann oder nicht. Wenn uns das gelingt, mit der notwendigen Ernsthaftigkeit – die können wir uns allesamt nicht abreden,

ich glaube, wir sind da gut unterwegs –, dann wird uns das gelingen, bei manchen Dingen etwas schneller, bei anderen dauert es etwas länger, aber ich glaube, wir sind auf einem guten Weg. Wir haben eine gute Vorarbeit geleistet, und diese Vorarbeit gilt es, in den kommenden Jahren zur Umsetzung zu bringen. Ich bin mir ziemlich sicher, dass wir einen besseren, einen umweltfreundlicheren und einen schnelleren Verkehr auf unseren Schienen, auf unseren Straßen haben, und das ist das, was wir am Ende wollen, was Abgeordnete wollen, was Regierungen wollen. Dann lassen Sie uns das gemeinsam so vereinbaren. – Vielen Dank!

Vorsitzender Oliver Friederici: Recht herzlichen Dank, lieber Herr Staatssekretär Genilke! Das war sehr ausführlich. Vielen Dank! Auch noch recht herzlichen Dank für das Angebot, dass wir weiter im Kontakt mit Ihnen und dem Land Brandenburg sein können! Sie hatten vorher angezeigt, dass Sie dringend nach Potsdam zurück müssen. Damit sind Sie quasi, wenn ich das so sagen darf, aus dem Zeugenstand entlassen für diesen Augenblick, und ich wünsche Ihnen alles Gute, guten Weg – und einen Gruß an Herrn Minister Beermann!

Wir kommen in der Antwortrunde zu Frau Henckel. Frau Henckel müssten wir jetzt wieder zuschalten. Ich bitte um absolute Ruhe im Saal, denn wir hören Frau Henckel sonst nicht. – Frau Henckel! Sie haben das Wort.

Susanne Henckel (VBB) [digital zugeschaltet]: Ganz herzlichen Dank! – Nach diesem umfangreichen Aufschlag von Herrn Staatssekretär Genilke will ich mich auf einige Punkte konzentrieren. Er hat schon sehr viele der Fragen, die ich auch mitgeschrieben habe, beantwortet. Ich möchte kurz starten mit einigen Antworten zur S-Bahnthematik, die von einigen angesprochen wurde. Es gab insbesondere von Ihnen, Herr Vorsitzender, den Hinweis auf die Eingleisigkeit in einzelnen Abschnitten. Hier werden wir im Rahmen dieses Projektes die Anforderungen des 10-Minuten-Taktes untersuchen, und je nach Fahrplananforderung wird es dann ein Ergebnis geben, wie weit wir mit der Eingleisigkeit klarkommen bzw. der zweigleisige Ausbau erforderlich ist. Es gibt diese Äste, die Sie benannt haben, wir alle kennen Sie, ob das Potsdam, Bernau, Oranienburg etc. ist. Das ist ebenfalls Bestandteil in dem S-Bahnprojekt.

Es gab auch den Hinweis, ob man sehr detailliert dieses Maßnahmenpaket der 35 S-Bahnmaßnahmen so auf die Webseite stellen kann. Ich glaube, das sollten wir prüfen, damit wir tatsächlich zumindest in einer weiteren Übersicht darstellen können, wo und auf welchen Strecken im Netz was wirken soll. Diese Grafik, die ich Ihnen gezeigt habe – Sie bekommen die Charts –, enthalten schon im Detail diese Clusterung, und ich nehme gern diesen Prüfauftrag mit, dass wir die Webseite an dieser Stelle entsprechend fortsetzen.

Herr Schopf! Sie hatten insbesondere die Frage gestellt: Wie verhält sich der Übergang der Leistungsphasen? Wie ist das Verhältnis mit der Finanzierungsvereinbarung? – Herr Staatssekretär Genilke hatte es gerade ausgeführt. Ja, es ist richtig, dass wir Leistungsphasen abschließen, zum einen, um alle Projektpartner zu Entscheidungen zu bekommen, und zum anderen, um mit der dann vorhandenen Planungstiefe beispielsweise in einer Variante weiterzumachen. Wir sind deswegen in dieser Grundlagenermittlung sehr umfangreich unterwegs, weil wir in einigen Projekten diese Variantenentscheidungen noch nicht sortiert haben. Je tiefer wir einsteigen, je maßstabintensiver diese Planungen werden, desto wichtiger ist es, dass wir uns auf eine, maximal zwei Lösungsvarianten konzentrieren.

Der wichtige Hinweis: Können wir Leistungsphasen zur Überlappung bringen? – ist gegeben worden, und ich würde sagen, grundsätzlich kann man diese Frage mit einem Ja beantworten. Wir müssen dafür sorgen, dass die Finanzierungsvereinbarungen hier so ineinandergreifen, dass die Deutsche Bahn praktisch mit den Planungsleistungen, die derzeit über die Länder finanziert werden, ein ausreichendes Budget zur Verfügung hat, mit der sie diese Aufträge dann erfüllt. Die Planungsleistungen werden ausgeschrieben und dann extern vergeben, zum Teil auch intern in den Häusern der Infrastrukturunternehmen DB Station & Service, DB Energie und DB Netz erbracht. Hier ist auch ein Auftrag, den ich gern mitnehme, zu prüfen, ob wir das Ganze etwas geschmeidiger miteinander verzahnen können.

Insgesamt gab es Fragen zur Finanzierung. Ja, es ist richtig. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, das GVFG, ist für uns ein wichtiger Zuschussstopf. Wir glauben, dass er für den größten Teil der Maßnahmen passt. Wir wollen aber auch die anderen Mittel, die zur Verfügung gestellt werden können, nutzen. EU-Mittel, das war eben schon der Hinweis. Herr Genilke hatte ausgeführt, dass insbesondere der Korridor nach Spandau in dieses CEF-Programm passt und wir deshalb diesen Antrag gestellt haben. Es geht hier um die Metropolregion und die Wirkung der Verkehre dort. Wir wollen aber auch Mittel aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz, der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Deutscher Bahn für einige Korridore ziehen. Hier gibt es allerdings den Hinweis, dass diese BSchwAG-Mittel nur greifbar sind auf Strecken, wo auch Fern- und Güterverkehr sind. Das greift hier zum Beispiel bei der Hamburger Bahn oder der Dresdner Bahn.

Weitere EU-Mittel gegebenenfalls aus dem Zusammenhang der sogenannten TEN-Korridore, also der transnationalen Korridore, auch hier wieder Hamburger Bahn und Dresdner Bahn, das werden wir prüfen, und wir werden auch die ... [unverständlich wegen schlechter Tonqualität] Mittel prüfen, inwieweit die möglicherweise beim Ausbau der Strecke für den sogenannten Prignitz-Express greifen können.

Für einige dieser Maßnahmen werden wir auf solche Zuschüsse gar nicht zurückgreifen können, zum einen aus Zeitgründen, zum anderen, weil die Regelungsinhalte schwierig sind. Wenn wir beispielsweise über das Projekt diskutieren, dass im Bereich des RE1 einige Bahnsteigverlängerungen möglich sein müssen, werden wir hier tatsächlich über konkrete Länderfinanzierung nachdenken müssen. Klammer auf: Es gab eine Frage, wie diese Bahnsteigverlängerungen laufen. Hier ist in enger Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt zu klären, ob beispielsweise durch Signalversetzungen oder Versetzen der Haltetafeln Platz geschaffen werden kann, denn es gibt enge Vorgaben im Eisenbahnrecht, wie an diesen – in Anführungsstrichen – zu kurzen Bahnsteigen gehalten wird, denn die Sicherheitsbehörde, das Eisenbahnbundesamt, legt diese Längen sehr streng aus, und unsere Hinweise, dass beispielsweise temporär die erste Tür verschlossen bleiben kann, denn in einem modernen Fahrzeug kann man so etwas ansteuern – da wird noch gerungen mit der Aufsichtsbehörde, ob diese Möglichkeiten im Regelverkehr überhaupt möglich sind. An der Stelle sind wir natürlich auf der sicheren Seite, wenn der Bahnsteig ausreichend lang ist.

Es gab ferner Hinweise zur Einbeziehung der Bahnverbände und hier des Bündnisses. Auch wir stehen mit dem Bündnis im Dialog. Auch wir beziehen die Bahnverbände regelmäßig in die Kommunikation zu i2030 ein. Da gibt es noch einige Bahnverbände mehr. Auch wir haben Gremiensitzungen, wo wir dieses Projekt regelmäßig vorstellen und sind im engen Austausch. Wir schätzen sehr, dass dort Fachkollegen sind, die auch wertvolle Hinweise geben. Allerdings sind derzeit bei den laufenden Abstimmungen die Länder mit auf dem Weg.

Was wird hinsichtlich des Fortschrittes noch zu nennen sein? – Ich glaube, die Heidekrautbahn ist hinreichend benannt worden. Wir werden Ende des Jahres in Wilhelmsruh, wo das Planrecht schon länger vorliegt, mit dem Spatenstich starten. Ich glaube, wir alle sind hoffnungsvoll, dass in der nächsten Legislaturperiode die Heidekrautbahn so weit auf dem Weg ist.

Für den Bahnhof Königs Wusterhausen und die notwendige Anlage des Wendegleises haben wir Planrecht. Auch hier ist vorgesehen, bis zum Jahr 2022 die bauliche Umsetzung fertig zu haben. Das brauchen wir auch für unser Netz Elbe-Spree, wo ebenfalls für Dezember 2022 die Betriebsaufnahme vorgesehen ist. – Wie eben schon ausgeführt: Der RE1 ist ebenfalls ganz wichtig und die Bahnsteiglänge in dem Zusammenhang.

... [unverständlich wegen schlechter Tonqualität] ist die Finanzierungsvereinbarung für die weitere Planung nun unterschrieben. Da geht es jetzt los. Auch bei der Siemensbahn – Herr Kaczmarek hatte es ausgeführt – ist die Thematik der Bauwerksbegutachtung auf einem guten Weg. Das heißt, hier wird es in den nächsten Wochen einige Hinweise geben, wie weit wir tatsächlich sind.

Es gab mehrfach von Ihnen die Frage, was zur Beschleunigung getan werden kann. Zum einen werden wir diese Frage regelmäßig im Projekt stellen. Herr Kaczmarek und ich haben uns darauf vereinbart, das auch auf der ganz hohen Ebene der Deutschen Bahn entsprechend mit in den Fokus zu nehmen, dass wir immer schauen, ob optimiert werden kann. Sie können uns unterstützen durch Ihre Fragen, durch Ihre Hinweise, und wir möchten gern regelmäßig über die Sachstände in dem Projekt berichten und Sie alle informieren, denn für uns ist es sehr wichtig, dass Sie dieses Projekt mit verfolgen. – Damit möchte ich meine Ausführungen erst einmal beenden. Vielen Dank!

Vorsitzender Oliver Friederici: Ganz herzlichen Dank, Frau Henckel! Das war ein sensationeller Überblick. Vielen Dank dafür! Wir werden natürlich weiter auch mit Ihnen in Kontakt bleiben. – Wir setzen jetzt die Antwortrunde fort. Jetzt kommt unser Konzernbeauftragter der Deutschen Bahn, Herr Alexander Kaczmarek, noch zu Wort. – Bitte sehr, Herr Kaczmarek!

Alexander Kaczmarek (DB AG): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Meine Damen und Herren Abgeordnete! Zu dem Gesamtkomplex Beschleunigung ist von meinen beiden Vordnern schon einiges gesagt worden. Der Abgeordnete Schmidt äußerte ein gewisses Missvergnügen, dass ich nicht konkreter geworden bin. Ich habe allerdings versucht, das in den weiteren Ausführungen dezent unterzubringen. Das war vielleicht ein wenig zu unterschwellig.

Tatsächlich, und das ist eben auch noch mal deutlich geworden, ist die Frage der Finanzierungsvereinbarung eine ganz wichtige. Der Abgeordnete Schopf hatte danach gefragt. Wir dürfen da keine Löcher entstehen lassen. Wenn wir so viele Einzelvereinbarungen schließen müssen, und das ist eine Frage des Haushaltsrechts, die ich nicht beurteilen kann, das ist eine Frage, die die Länder beurteilen müssen – – Wir sind bei über 30 Finanzierungsvereinbarungen. Wenn das so ist, dann muss es so sein, dass wir möglichst keine Löcher, keinen Zeitverzug dazwischen haben und keiner die Ausrede hat: Jetzt lege ich die Hände in den Schoß, weil ich gerade keine Finanzierung habe. – Das wäre wichtig. Ich glaube aber, alle Partner sind darauf fokussiert, das so hinzubekommen. Ob es möglich wäre, Finanzierungsverträge in größeren Blöcken zu gestalten, müssen Sie als Haushaltsgesetzgeber beurteilen. Das kann die Deutsche Bahn selbstverständlich nicht beurteilen.

Was ist noch zur Beschleunigung zu sagen? – Das ist in den Ausführungen von Herrn Genilke deutlich geworden: Varianten. – Je mehr Varianten wir prüfen, umso länger brauchen wir natürlich, und je tiefer wir in diese Variantenprüfung einsteigen, umso länger ist der Zeitraum. Ich habe vorhin gesagt, dass wir natürlich Varianten prüfen müssen, um später gerichtsfest zu sein, aber die Frage ist eben, in welcher Tiefe wir das tun und was man vielleicht verkehrspolitisch entscheiden kann. Es war, glaube ich, der Abgeordnete Ronneburg, der zur Systementscheidung Stammbahn eine Frage gestellt hat. Das ist ein solches Beispiel. Es gibt nicht die fachlich richtige Lösung, sondern man muss sich irgendwann verkehrspolitisch entscheiden, was man möchte. Wir als Deutsche Bahn wollen, das kann ich ganz klar sagen, das ist aber kein Geheimnis, eine Fernbahn- und Regionalbahnstrecke, ohne dass wir dort, weil das auch gleich wieder das Thema sein wird, riesige Ganzzüge fahren lassen o. Ä., aber wir brauchen das als Ausweichmöglichkeit für die Stadtbahn.

Das ganze Thema Fernverkehr war auch noch mal so ein Block, der da reinspielte. Da war mir manchmal der Zungenschlag etwas zu negativ. Ich glaube, der Fernverkehr ist tatsächlich eine Chance für uns. Wir haben uns als Deutsche Bahn das Ziel gesetzt, das Fernverkehrssystem auszubauen, auch wieder in die Fläche zu bringen. Das tun wir. Die IC-Linie von Warnemünde über Berlin nach Dresden ist ein großer Erfolg, läuft gut. Das ist so ein Beispiel. Alle diese Linien müssen natürlich durch die Stadt und passieren zum Beispiel auch den überlasteten Fahrweg in Spandau. Das ist eigentlich unsere Chance, nämlich auch den Bund für eine Lösung zu interessieren, sonst ist sehr schnell die Ansage: Das ist eine Nahverkehrsgeschichte, damit hat der Bund nichts zu tun. Er macht Fernverkehr und Güterverkehr. – Hier haben wir aber tatsächlich Maßnahmen, die auch einzahlen auf den Fernverkehr und den Gü-

terverkehr. Weil hier mehrfach angemahnt wurde, wie es denn mit der Baufinanzierung aussieht: Genau das ist unsere Chance, Projekte zu finden und sie so zu gestalten, dass sie für alle Verkehrsarten auf der Schiene eine Verbesserung bringen. Dann haben wir auch die Chance, über das GVFG hinaus Finanzierungsmittel zu erschließen.

Ansonsten bitte ich nur, noch eines zu bedenken: Wir haben früher alle miteinander genau das gemacht. Wir haben gesagt: Wenn wir keine Finanzierung haben, dann planen wir auch nicht. – Wir haben es bei i2030 genau umgekehrt, und ich finde, das ist vollkommen richtig. Die Länder finanzieren die Planung vor, ohne zu wissen, ob sie am Ende oder ob wir insgesamt eine Baufinanzierung zustande bekommen. Das ist deswegen sinnvoll, weil wir sonst immer in der Situation waren – ich überzeichne das jetzt mal etwas –, dass, wenn das Geld dann da war, und vom Bund kommt öfter mal Geld unerwarteterweise, das Land Bayern hufenweise Ortsumgehungen fertiggeplant hatte und die finanzieren lassen konnte, die Länder Berlin und Brandenburg aber traurig in die Tüte guckten und sagten: Wir haben jetzt leider gar nichts. – Deswegen ist es ein guter Ansatz, genau so vorzugehen. Deswegen muss man sich trotzdem immer die Frage stellen, wie es anschließend weitergeht, aber dass man diese Frage nicht am Anfang beantwortet, sondern erst dann, wenn man tatsächlich baureifes, genehmigungsreifes Planwerk hat, ist, glaube ich, auch ein richtiger Punkt.

Spandau–Falkensee ist mehrfach schon angesprochen worden. Ich glaube, wir haben dazu einiges gesagt. Da gibt es noch nicht eine abschließende Variante, Herr Buchholz. Das ist tatsächlich nicht so, sondern wir prüfen immer noch verschiedene: Regionalbahn, S-Bahn, Parallelführung, wie auch immer. – [Daniel Buchholz (SPD): Wann wird entschieden?] – Ich komme schon noch auf das Beschleunigungsthema.

Variantenentscheidungen, Finanzierungsverträge: Was man sicherlich überlegen kann, aber das ist letztendlich eine verkehrspolitische Entscheidung, keine, die die Deutsche Bahn treffen kann: Macht es Sinn – das war, glaube ich, von Herrn Schopf angesprochen worden –, Teile herauszuziehen und zu sagen: Kann man da vielleicht schon etwas, bevor man die ganz große Lösung hat, realisieren, das den Menschen schon nutzt? – Spandau, das ist auch kein Geheimnis, haben wir schon miteinander diskutiert und überlegt. Der Bahnhof Spandau selbst ist überlastet. Hier könnte man mit zwei zusätzlichen Bahnsteigkanten, einigen Weichenverbindungen und einem Überwerfungsbauwerk den Bahnhof ertüchtigen, ohne dass man die große Lösung der zusätzlichen Strecke dann schon hätte. Ob man so etwas machen will, muss man sich verkehrspolitisch überlegen. Es hat nicht nur positive Wirkung. Es hat natürlich eine positive Wirkung, weil es schneller geht. Es hat aber natürlich auch Auswirkungen auf die große Variante. Das muss man genau abwägen, aber natürlich gibt es solche – Quick Wins ist nicht der richtige Ausdruck, denn bei Infrastruktur ist nichts quick, aber zumindest Lösungen, die man vorziehen könnte. Das ist sicherlich noch weiter im Lenkungskreis zu diskutieren, wie wir damit umgehen wollen. Wir sind demnächst wieder in der Projektarbeitsgruppe zusammen. Also, das gibt es, und von daher gibt es schon Beschleunigungsmöglichkeiten. Die liegen wirklich überwiegend in dem vorderen Bereich, also in dem Planungsbereich, weniger im Baubereich und noch viel weniger in den gerichtlichen Auseinandersetzungen. Wenn man vorn sauber gearbeitet hat, läuft es hinten eigentlich ganz vernünftig. Hier müssen wir eigentlich gucken, dass wir noch ein bisschen Zeit gewinnen.

Ansonsten war noch eine Frage von Herrn Schmidt, er schien erstaunt: Dann schaffen wir es wirklich bis 2030. – Ich habe das jetzt mal sehr grob eingeteilt und gesagt: Diese Wahlperio-

de, diese Legislaturperiode ist die der Entscheidungen, die nächste ist die der Genehmigungen und Genehmigungsplanungen und die übernächste ist tatsächlich die des Baus und der Bändchendurchschneiderei. – Ob das jetzt für jedes Projekt bis zum Letzten funktioniert, wäre ein bisschen unseriös, das so zu behaupten, denn dafür müssten wir in der Planung weiter und näher an der Genehmigungsplanung sein, um das sagen zu können. Aber nehmen Sie es mal als grobe Orientierung! Es sollte auch so ein bisschen Erwartungsmanagement sein, dass niemand glaubt, dass übermorgen schon das erste Bändchen durchgeschnitten werden kann. Das wäre schön, da wäre ich sofort dabei, aber Infrastrukturentwicklung ist ein bisschen aufwendiger und langwieriger.

Dann hatten wir mehrere Themen betreffend Eingleisigkeiten der S-Bahn. Herr Abgeordneter Friederici! Mir fallen mindestens sieben eingleisige Abschnitte ein. Die Berliner S-Bahn ist die S-Bahn in Deutschland mit den meisten eingleisigen Abschnitten. Ich sage immer scherzhafterweise: Stalins späte Rache. – Das ist mir schon übelgenommen worden, aber ich finde, es trifft es trotzdem. Warum dauert das so lange, und was ist da noch zu tun? – Alle diese Eingleisigkeiten sind in dem Projekt i2030 mit untersucht worden oder werden noch untersucht. Es ist aber leider nicht ganz so einfach zu sagen, wir schmeißen einfach ein zweites Gleis hin, denn meistens ist in der Zwischenzeit irgendwie die Achse verschoben worden, also das Gleis liegt gar nicht mehr dort, wo es ursprünglich lag, weil man irgendwann in den Sechziger- oder Siebzigerjahren das anders gemacht hat.

Es ist übrigens auch noch daran zu denken, dass die Berliner S-Bahn mit Strom fährt, etwas, das hinlänglich oft vergessen wird. Wir brauchen, wenn wir mehr Züge fahren – und bei einer zweigleisigen Strecke fahren wir natürlich in demselben Abschnitt mehr Züge, weil wir die nicht mehr irgendwo aufstauen –, zusätzliche Stromversorgungsanlagen – auch das ist Gegenstand der Betrachtung bei i2030 – von über 30 neuen Gleichstromunterwerken, die wir im Stadtgebiet bauen müssen. Das sind wir übrigens schon unterwegs. Einige gehen demnächst in die Genehmigungsplanung. Da sind wir sehr schnell voran. Ich will nur sagen: Es ist leider nicht ganz so einfach. Ich hätte auch gern die gesamte Berliner S-Bahn zweigleisig, aber das ist wahrscheinlich eine etwas längere Aktion.

Dann hatten Sie einige Fragen, die eigentlich gar nichts mit i2030 zu tun hatten, die aber trotzdem die Bahn betreffen. Die würde ich auch gern noch beantworten. Erstens, zum Thema City-S-Bahn vulgo S21. Diese S-Bahnlinie ist ein ganz wichtiges Bauvorhaben, das bisher ein bisschen unter dem Radar läuft. Sie ist die zweite Nord-Süd-Strecke durch Berlin, wird die historische Strecke ergänzen und mit Sicherheit eine der Hauptachsen der Berliner S-Bahn werden. Der Nordabschnitt, der erste Abschnitt, ist im Bau, das können Sie sehen. Da werden wir im nächsten Jahr sicherlich schon einen Zwischenstand eröffnen können. Mit der vollständigen Fertigstellung des ersten Abschnitts gehen wir in die Mitte der Zwanzigerjahre, denn wir müssen unter dem Hauptbahnhof durch. Das ist alles nicht ganz so einfach.

Der zweite Bauabschnitt ist gerade in der Diskussion. Das haben Sie wahrscheinlich der Presse entnommen. Wir sind in Diskussionen mit dem Deutschen Bundestag, weil wir dort durch das Regierungs- und Parlamentsviertel durchgehen, und auch mit dem Zentralrat der Sinti und Roma und der Verwaltung der entsprechenden Mahnmale im Tiergarten. Frau Günther hat es auf sich genommen, zu den Gesprächen einzuladen und zu moderieren. Ich glaube, da sind wir aber gut unterwegs, eine Lösung zu finden, die allen Interessen gerecht wird. Ich bitte nur um Verständnis, dass das unglaublich schwierig ist. Wir bewegen uns in einem ganz schma-

len Lösungsraum, denn wir können nicht durch den Keller des Reichstags fahren. Wir haben auf der anderen Seite den U5-Tunnel. Wir haben ansonsten die historische Vorleistung in der Ebertstraße, an die wir andocken müssen. Das sind wirklich harte Kanten, an denen wir vorbeimanövrieren müssen. Wir sind aber sehr guten Willens, und ich bin guter Hoffnung, dass wir zu einer sehr einvernehmlichen Lösung kommen werden.

Beim dritten Bauabschnitt, das war, glaube ich, auch Kern der Frage, hat der Senat uns beauftragt, in die Planung einzusteigen. Das ist der Abschnitt vom Potsdamer Platz in Richtung Südring über Gleisdreieck. Selbstverständlich ist Gegenstand dieser Planung auch ein, wie ich meine, immens wichtiger Knotenpunkt am Gleisdreieck. Es ist das erste Mal, dass die Nord-Süd-S-Bahn einen direkten Umstieg zur Ost-West-U-Bahn bekommt. Das ist gar nicht zu unterschätzen. Das sind wir also auch unterwegs.

Dann gab es die Themen Kamenzer Damm und Buckower Chaussee. Wahrscheinlich will der Senat lieber darauf antworten. Klar ist: Beide Dinge können, das sage ich ganz deutlich, nicht mehr innerhalb der Bauphase der Dresdner Bahn bis 2025 eingetaktet werden. Dafür ist es zu spät. Das ist aber auch gar kein Finger-Pointing oder keine Schuldzuweisung. Man muss mal überlegen: Die Planung für diese Strecke ging jetzt über 20 Jahre. Warum das nicht vorher eingetaktet wurde, darüber kann man viele Überlegungen anstellen. Tatsache ist, dass wir an beiden Themen jetzt dran sind und sie untersuchen. Das ist nicht ganz so simpel. Kamenzer Damm ist simpler als Buckower Chaussee, denn Buckower Chaussee führt dazu, dass wir den Verkehr auf der Dresdner Bahn jedes Mal aufstauen, wenn dort ein Regionalexpress hält, und damit die Leistungsfähigkeit dieser Strecke extrem herabsetzen und auch die Pünktlichkeit vermutlich nicht mehr ausreichend ist. Wir sind aber an dem Thema dran, und ich hoffe, dass wir da eine Lösung finden.

Ansonsten hatten wir noch das Thema zusätzlicher Halte des Fernverkehrs auf der Stadtbahn, das war der Abgeordnete Lindemann. Da sind zwei Dinge zu beachten. Erstens, der Fernverkehr ist eigenwirtschaftlich. Insofern entscheidet der Fernverkehr, ob es sich für ihn lohnt, irgendwo zu halten oder nicht. Er bekommt keine Subventionen, sondern muss tatsächlich die Züge selbst finanzieren. Sobald also ein Fernverkehrsanbieter den Wunsch äußert, wird geprüft, ob das machbar ist und entsprechend wird es dann akzeptiert oder nicht. Es gibt einige Fernzüge, nicht DB-Fernzüge, die zum Beispiel am Bahnhof Zoo ihren Halt haben. Der Fernverkehr der Deutschen Bahn hatte bisher dieses Bedürfnis nicht. Man muss dazusagen, dass natürlich zusätzliche Halte tagsüber eine enorme Belastung für die Stadtbahn, die ein überlasteter Fahrweg ist, bedeuten, sicherlich nachts weniger. Da sind wir uns vollkommen einig. Da muss man sich aber als Anbieter des Fernverkehrs die Frage stellen, ob es für den Kunden Sinn macht, dass es keine einheitliche Haltepolitik gibt, sodass der Fernverkehrskunde immer weiß: Das ist ein Fernverkehrsbahnhof –, sondern er muss jetzt wissen: Von 18 Uhr bis 21 Uhr hält mal jeder dritte Zug oder vielleicht auch nur diese Linie. – Das ist bisher vom Fernverkehr so beantwortet worden, dass man sagt: Das ist für den Kunden kein wirklicher Vorteil. – Ansonsten ist das, was Sie über die Anbindung dieser Bahnhöfe sagen, natürlich vollkommen richtig. Das sind weiterhin sehr bedeutende Bahnhöfe.

Fernverkehr und Cargo auf den i2030-Strecken: Natürlich ist jede Eisenbahnstrecke eine Eisenbahnstrecke und kann von Eisenbahnen befahren werden, und zwar jeglicher Art von Eisenbahnen. Es ist allerdings relativ unwahrscheinlich, dass – nehmen wir jetzt mal die Stammbahn – irgendwelche Kesselwagenzüge über Lichterfelde – ja, wohin? – zum Potsda-

mer Platz fahren. Da dürften sie zum Beispiel aus Sicherheitsgründen nicht reinfahren. Deswegen ist die Wahrscheinlichkeit des Cargoverkehrs auf diesen Strecken eher gering. Es gibt natürlich Abschnitte, die interessant sind, Spandau–Falkensee, selbstverständlich. Bei den anderen ist das weniger im Fokus. Das Projekt i2030 betrachtet natürlich mit, was zum Beispiel der Deutschland-Takt vorsieht. Auch das müssen wir natürlich bei all diesen Ausbaumaßnahmen mit einbeziehen.

Dann noch Verlängerung der S75, dann bin ich, glaube ich, durch: Über die S-Bahn ist hier schon einiges gesagt worden. Tatsächlich ist die Verlängerung bis zum Karower Kreuz kein großes Hexenwerk. Man muss sich überlegen, ob das verkehrlich Sinn macht, ob es vom Verkehrsaufkommen her Sinn macht. Das muss aber der Aufgabenträger beurteilen. Sie wissen vielleicht, dass die Deutsche Reichsbahn diese Verlängerung schon vorgesehen hatte und deswegen das Gelände vorhanden ist, das Trasse also vorhanden wäre. Eine Verlängerung über das Karower Kreuz hinaus wäre allerdings ausgesprochen anspruchsvoll, weil wir die dann jetzt gerade neu entstandenen Dämme wieder aufreißen, neue Brückenbauwerke erstellen und die gerade neu erstellte Strecke wieder abreißen müssten, um dann auf die andere Seite der Stettiner Bahn zu kommen. Auch das kann mal selbstverständlich machen, ist allerdings ein sehr aufwendiges Verfahren. Ansonsten ist auch diese Verlängerung Gegenstand von i2030 und wird entsprechend sachgerecht geprüft. – Dann hoffe ich, nichts vergessen zu haben. Vielen Dank!

Vorsitzender Oliver Friederici: Auf keinen Fall. Vielen Dank, lieber Herr Kaczmarek! Das war auch ein sehr guter Einblick in die Bahnlandschaft in Berlin, und das runden wir jetzt noch ab durch den Bericht des Senats. – Frau Günther, bitte sehr!

Senatorin Regine Günther (SenUVK): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank an die Abgeordneten! Herr Wustrow aus meinem Haus betreut dieses Projekt, und ich würde, bevor ich vielleicht ein paar abschließende Worte sage, ihn bitten, die Ausführungen von Herrn Kaczmarek und den Vorrednern noch so weit zu ergänzen, wenn etwas nicht berücksichtigt war, aber ich glaube, es war alles schon sehr umfassend.

Dr. Sören Wustrow (SenUVK): Guten Tag, Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Vielen Dank für die Gelegenheit, hier kurz sprechen zu dürfen! Die Vorredner, Herr Genilke, Herr Kaczmarek und Frau Henckel, haben schon sehr viel beantwortet. Insofern bin ich mir nicht sicher, ob an allen Stellen noch eine Antwort erforderlich ist. Ich würde kurz die Punkte, die ich mir gemerkt habe, durchgehen.

Zweigleisige Ausbauten, das wurde mehrfach schon erwähnt, sind Bestandteil von i2030. Wir haben sämtliche Ausbauten, Ausbaumöglichkeiten geprüft, und die, die wirklich nötig sind, sind weiterhin Bestandteil des Projektes. Es gibt einzelne Abschnitte, zum Beispiel die S47, wo wir entschieden haben, dass derzeit kein verkehrlicher Bedarf erkennbar ist und damit kein weiterer Ausbau. Aber alle anderen Abschnitte, S5, S1, S2, S25 insbesondere, sind Bestandteil des Projektes.

Die Einbindung der weiteren Akteure wurde schon genannt. Das ist natürlich ein Thema, das immer wieder erfolgt durch verschiedene Kontakte. Allerdings haben diese Verbände keine offizielle Funktion, und am Ende ist nicht gewährleistet, dass man dadurch wirklich Klagen verhindern kann. Insofern muss man immer abwägen, inwieweit man den Austausch, die In-

formationen dort vorantreiben kann und inwieweit sie wirklich eine offizielle Funktion haben. In dem Fall ist es erst mal nur, Ideen und Informationen austauschen, aber keine offizielle Funktion dieser Verbände in den Gremien für i2030.

Nach dem Bahnhof Wilhelmsruh, habe ich mir noch aufgeschrieben, wurde gefragt. Da ist tatsächlich der Planfeststellungsbeschluss 2010 erlassen worden, sodass er in diesem Jahr ausläuft. Auch deswegen gibt es einen gewissen zeitlichen Druck, der dazu führt, dass Ende des Jahres der Baubeginn der Strecke erfolgen wird und die Umsetzung der gesamten Strecke so eingetaktet ist, dass sie bis 2023 erfolgen soll.

Finanzierung war noch ein Thema: Wann kann die Finanzierung beantragt werden, und gibt es schon Aktivitäten? –, hatte ich mir mitgeschrieben. Aktivitäten gibt es auf vielen Ebenen. Das hatte Frau Henckel schon sehr ausführlich ausgeführt. Einen Punkt haben wir allerdings, dass tatsächlich die formale Beantragung erst relativ spät möglich ist, wenn die formalen Voraussetzungen vorhanden sind. Das ist erst in der Phase der Genehmigungsplanung mit vorliegendem Planfeststellungsbeschluss, mit vorliegender Kostenberechnung und darauf basierender Nutzen-Kosten-Untersuchung u. Ä. möglich. Insofern kann die formale Zustimmung, Bescheiderteilung des Bundes zur Finanzierung aus dem GVFG-Bundesprogramm erst zu dieser Phase beantragt und letztendlich vom Bund bewilligt werden, aber es laufen Vorabstimmungen, was denkbar ist und welche Projekte zu fördern möglich wäre. – Ich glaube, das war es.

Senatorin Regine Günther (SenUVK): Vielen Dank, Herr Wustrow! – Dann würde ich noch kurz drei Sätze zu dem Projekt allgemein sagen. Als wir gestartet sind, hatten wir keine Struktur. Wir haben die aufgebaut. Wir hatten auch, ehrlich gesagt, keine Erfahrung in dieser Konstellation. Ich glaube, mittlerweile kommen wir in eine neue Phase. Das heißt, wir haben in vielen Projekten die Vorarbeiten gemacht. Wir wissen ungefähr, wo wir hinwollen. In einer ganzen Reihe von Projekten haben wir schon eine Ahnung von der Finanzierung. Jetzt geht es aber auch, das haben wir heute auch mehrfach gehört, um Priorisierung. Wir werden nicht alles gleichzeitig machen können. Vor Corona gab es noch eine größere Perspektive, weil Geld nicht unbedingt das Nadelöhr war. Jetzt stellt sich das dramatisch anders dar.

Was sind die Prioritäten von uns? – Da gibt es einige, aber was hier hauptsächlich diskutiert wurde, ist auch das, was wir intensiv vorantreiben. Das ist natürlich die Strecke Spandau–Nauen, das ist, diese Engpässe bei der S-Bahn zu beseitigen, denn wenn wir mit dem Projekt weitergehen, ohne dass die Engpässe beseitigt sind, werden wir das Projekt nicht zur Blüte bringen können, weil wir permanent damit beschäftigt sind, die ganzen Engpässe irgendwie zu handeln. Das wird ein wichtiger Punkt sein. Ich glaube, in diese Diskussion gehen wir jetzt.

Ich weiß nicht, ob es schon beantwortet war, ich habe vielleicht kurz abgeschaltet. Es war die Frage, wann die Vorplanung für Spandau–Nauen abgeschlossen ist. Die ist nicht 2021, sondern wir gehen davon aus, dass es bis 2022 dauert und dass wir dann in die nächste Phase gehen.

Ich wollte noch etwas zur S21 sagen. Herr Kaczmarek hat es dargestellt. Wir sind in intensiven Gesprächen mit allen, um zu gucken, wie wir da eine gute Lösung hinbekommen, aber der Handlungskorridor ist nicht sehr groß, weil wir in bestimmten geografischen Zwangslagen

sind. Aber wir halten die Abgeordneten natürlich sehr gern auf dem Laufenden. – Das war es von meiner Seite. Vielen Dank!

Vorsitzender Oliver Friederici: Wir danken Ihnen, Frau Senatorin, für den Bericht des Senats! Wir danken Ihnen, lieber Herr Kaczmarek, Ihnen, Frau Henckel in der Videokonferenz, und Herrn Genilke, der schon nach Potsdam fahren musste, noch mal ganz herzlich für Ihre Bereitschaft, hier heute zu erscheinen, uns zu erhellen und auf den neuesten Stand des Bahnverkehrs zu bringen. Wir wünschen Ihnen weiter einen guten Weg und danken Ihnen nochmals ganz herzlich! – [Allgemeiner Beifall] –

Ich stelle fest: Die Anhörung ist damit beendet. Entsprechend der Praxis in diesem Ausschuss schlage ich vor, dass wir diesen Anhörungspunkt 2 a vertagen, bis das Wortprotokoll vorliegt und ausgewertet werden kann. Sind Sie damit einverstanden? – Ich höre keinen Widerspruch. Danke!

Zu Tagesordnungspunkt 2 c – das ist der Antrag der AfD-Fraktion Drucksache 18/1493 – schlage ich vor, dass wir darüber jetzt abstimmen. Wer für diesen Antrag ist, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist die AfD-Fraktion. Wer ist dagegen? – Das sind die Koalitionsfraktionen. Enthaltungen? – CDU- und FDP-Fraktion! Der Antrag ist damit abgelehnt.

Wir kommen zur Abstimmung des Tagesordnungspunktes 2 d – Drucksache 18/0673 –. Wer für diesen Antrag der CDU-Fraktion ist, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die CDU-Fraktion, AfD- und FDP-Fraktion. Gegenprobe! – Das sind die Koalitionsfraktionen. Enthaltungen kann es nicht geben. Damit ist der Antrag abgelehnt.

Wir kommen nun zur Abstimmung des Antrags unter 2 e, Drucksache 18/1492, ein AfD-Antrag. Wer für diesen Antrag ist, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist die AfD-Fraktion. Wer ist dagegen? – Das sind die Koalitionsfraktionen und die FDP. Enthaltungen? – Durch die CDU-Fraktion! Der Antrag ist damit abgelehnt.

Wir verlassen damit Tagesordnungspunkt 2 a bis e.

Punkt 3 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der SPD, Fraktion Die Linke und
der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Drucksache 18/2515
**Beteiligung des Landes Berlin am europaweiten
autofreien Tag – Einführung eines fahrscheinlosen
Tages im öffentlichen Personennahverkehr**

[0322](#)
UmVerk(f)
Haupt
WiEnBe*

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 4 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
**Fußverkehrsfreundliche Friedrichstraße: wie weit
sind die Vorbereitungen für die abschnittsweise
Sperrung der Friedrichstraße für den Autoverkehr
im Rahmen eines Verkehrsversuchs?**
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die
Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

[0324](#)
UmVerk

Vertagt.

Punkt 5 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 18/2233
**Jugend und Verkehrssicherheit –
Jugendverkehrsschulen stärken**

[0296](#)
UmVerk
BildJugFam(f)
Haupt

Vertagt.

Punkt 6 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.