



Beschluss des SPD-Landesvorstandes  
vom 9. April 2018

**Bau der Schieneninfrastruktur zwischen Brandenburg und Berlin beschleunigen!  
Mehr und besseren SPNV für die Erreichbarkeit in der gesamten Hauptstadtregion.**

Die SPD Brandenburg fordert die Vertreter der SPD in der Landesregierung auf, sich für nachstehende Punkte einzusetzen sowie fordert die SPD-Landtagsfraktion auf, folgendes zu beantragen:

Die SPD Brandenburg befürwortet die Ziele der „Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – i2030“, die die beiden Länder und die DB im Oktober 2017 abgeschlossen haben. Der zügige Auf- und Ausbau der Schieneninfrastruktur und die Ausweitung des Zugangebots sind erforderlich, da

- der Bevölkerungszuwachs und die zunehmende Verflechtung zwischen beiden Ländern insgesamt zu einem weitaus höheren Mobilitätsbedarf führt,
- die Menschen aus Zeit- und Komfortgründen einen attraktiven Schienennahverkehr anstatt der heute schon vollen Straßen nutzen wollen und
- die Klimaschutzziele im Verkehr nur durch einen attraktiven ÖPNV erreicht werden können.

Vor diesem Hintergrund ist jetzt das „wie und wann“ festzulegen. Statt „entweder/oder“ bei S- und Regionalbahn geht es nun um „sowohl als auch“. Dem Bedarf darf nicht hinterhergebaut werden, der Mehrverkehr auf der Schiene braucht schnellstmöglich deutlich mehr Infrastruktur mit genügend Betriebsreserven für die Zukunft; schnelle und langsamere Verkehre sind zu entflechten, um eine hohe Betriebsqualität und Fahrplanstabilität zu erreichen.

Die SPD Brandenburg verfolgt daher folgendes konkretes Zielkonzept:

- die Verlängerung der S-Bahn von Berlin-Spandau nach Falkensee und die Beibehaltung eines dann beschleunigten Regionalverkehrs Nauen-Berlin sowie die Erhöhung der Kapazität der Hamburger Bahn für den Regional- und Fernverkehr im Korridor Spandau (Knotenoptimierung) bis Nauen,
- die Verlängerung der S-Bahn von Hennigsdorf nach Velten und die Durchbindung des Prignitz-Express in die Berliner Innenstadt über die Kremmener Bahn (mit zusätzlicher Kapazitätserhöhung des Prignitz-Express durch Kreuzungsmöglichkeit nördlich von Kremmen und Bahnsteigverlängerungen),
- die Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke der Heidekrautbahn und die Führung der Züge sowohl über Wilhelmsruh als auch über Berlin-Karow nach Gesundbrunnen,
- die Gleisentflechtung des Bahnhofs Königs Wusterhausen, der zweigleisige Ausbau zwischen Lübbenau und Cottbus sowie die Elektrifizierung der Strecke zwischen Cottbus und Görlitz,
- die Verlängerung der S-Bahn von Blankenfelde nach Rangsdorf mit Halt in Dahlewitz-Rolls Royce und der schnellstmögliche Wiederaufbau der Dresdner Bahn für den Regionalverkehr zwischen Berlin-Südkreuz und Blankenfelde,
- der zweigleisige Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn als schnelle Regionalbahnstrecke zwischen Griebnitzsee und Potsdamer Platz, u.a. zur Schaffung von Kapazitätsreserven auf der Berliner Stadtbahn für die Gesamtregion und die Verlängerung der S-Bahn von Teltow Stadt nach Stahnsdorf (Sputendorfer Straße),
- die Verdichtung der bestehenden S-Bahn-Linien auf einen 10-Minuten-Takt (mindestens in der Hauptverkehrszeit) durch abschnittsweisen zweigleisigen Ausbau und
- die Verlängerung von Bahnsteigen an der RegionalExpress-Linie 1 für den Einsatz von 210 Meter langen Zügen.

Über die „i2030-Korridore“ hinaus sind für Brandenburg folgende Projekte zu forcieren:

- der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke zwischen Angermünde und Stettin,
- der Ausbau und die Elektrifizierung der Ostbahn sowie der Lehrter Stammstrecke zur besseren Anbindung von Rathenow und Wustermark und
- die Beschleunigung/Kapazitätserhöhung der Bahnstrecken von Cottbus nach Leipzig sowie von Cottbus nach Dresden.

Auf dem Weg zum Zielkonzept 2030 sollen schneller realisierbare Zwischenschritte (Inbetriebnahmen von Teilstrecken) soweit möglich vorgenommen werden. Hierbei ist auch der Einsatz von innovativen neuen Fahrzeugkonzepten zur Überbrückung von Elektrifizierungslücken voranzutreiben (batterie-elektrische und Wasserstoffantriebe).

Das Zielkonzept soll Grundlage für die jetzt beginnenden konkreten Planungsleistungen sein. Eine Planung mit einer Vielzahl von Prüfvarianten ist zu vermeiden, dies kostet nur Zeit und Geld. Da der Bund in Kürze deutlich mehr GVFG-Mittel bereitstellen sowie ein Elektrifizierungs-Sonderprogramm starten wird, müssen die Projekte schnellstmöglich entscheidungs- und bewilligungsreif sein; das bedeutet zügiger Planungsvorlauf, die Einleitung von Genehmigungsverfahren mit frühzeitiger Bürgerbeteiligung und die Erstellung von Nutzen-Kosten-Berechnungen.