

Fachausschuss Mobilität

Der Landesparteitag möge beschließen:

Ausbau und Elektrifizierung der Ostbahn Berlin – Kostrzyn nad Odrą (Küstrin), zur Direktanbindung von Berlin nach Polen und Osteuropa

Die SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus und die SPD-Mitglieder im Senat werden aufgefordert, sich verstärkt und in enger Zusammenarbeit mit der Landesregierung Brandenburg und der SPD Fraktion im brandenburgischen Landesparlament für die Elektrifizierung und den schrittweisen zweigleisigen Ausbau der Ostbahn einzusetzen. Da der Bund die Bahnstrecke nicht im Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt hat, sind hierfür - unter finanzieller Mitbeteiligung der Länder Berlin und Brandenburg - alle Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes und der Europäischen Union zu nutzen (u. a. das „Sonderprogramm Elektrifizierung“ und die EU-Programme „Connecting Europe Facilities (CEF) sowie INTERREG)).

Der Berliner Senat wird aufgefordert, zeitnah:

- Eine Initiative bei der EU Kommission und im Europaparlament zur Aufnahme dieser Strecke in das TEN-T Ergänzungsnetz als Entlastungsstrecke zur überlasteten „Rail Baltica“ (Berlin – Frankfurt (Oder) – Posen – Baltikum/Russland/China) zu starten;
- die Vorplanungen zur Elektrifizierung und zum zweigleisigen Ausbau als Vorleistung auf eigene Initiative zu beginnen und nicht auf den Bund zu warten;
- zügig die infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen, damit für die wachsenden Pendler*innenströme im Abschnitt zwischen Berlin Ostkreuz und Müncheberg bis 2022 ein 30-Minuten-Takt möglich ist;
- nach dem Vorbild der Vereinbarung zum zweigleisigen Ausbau Berlin - Stettin durch finanzielle Beteiligung der beiden Länder das zweite Gleis zu realisieren, damit das Regionalangebot für die wachsende Hauptstadtregion verbessert und Fernzüge in Richtung Piła (Schneidemühl), Bydgoszcz (Bromberg) und Kaliningrad (Königsberg) angeboten werden können, sowie ausreichende Kapazitäten für die steigenden Gütertransporte auf der Rail Baltica und der „Eisernen Seidenstraße“ geschaffen werden.

Begründung

Die seit der Demontage durch die Sowjetunion im Jahr 1946 eingleisige Hauptverkehrsstrecke ist schon heute völlig überlastet. Dies gilt auch für die Frankfurter Bahn (über Frankfurt/Oder) mit dem dichten Regionalbahnangebot, dem wachsenden Schienenpersonenfernverkehr und dem wachsenden Containerverkehr aus Richtung China und Russland.

Schon heute wird die Ostbahn als Umleitungs- und Entlastungsstrecke benötigt. Tagsüber gibt es jedoch keine Kapazitäten wegen der Eingleisigkeit. Mit dem Wiederaufbau des zweiten Gleises könnte die Fahrzeit von den benachbarten Großstadt Gorzów (Landsberg/Warthe) von 130 auf 93 Minuten verkürzt werden. Auf polnischer Seite wird die Strecke bereits modernisiert und ist auch zweigleisig. Eine Elektrifizierung ist auf polnischer Seite bereits geplant.