



---

## Petition 74716

### Streckenführung im Bereich der Deutschen Bahnen - Zweigleisiger Ausbau des letzten Streckenabschnitts auf der Bahnstrecke Berlin-Stettin

---

Text der Petition	Der Deutsche Bundestag und die Bundesregierung mit dem zuständigen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur werden aufgefordert, den letzten Streckenabschnitt von Passow zur polnischen Grenze auf der Bahnstrecke Berlin–Stettin zweigleisig auszubauen. Planerische Vorbereitung und tatsächliche Durchführung sind entsprechend zu veranlassen.
Begründung	Der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke Berlin–Stettin ist für die wirtschaftliche, politische u. strategische Entwicklung der Metropolregionen von immenser Bedeutung. Nicht nur die Anbindung an der Hauptstadtflughafen BER, sondern auch die länderübergreifende Verflechtung mit Polen sind auf das Engste mit der Zweigleisigkeit der Strecke verbunden. Ausdruck findet dies in den regelmäßigen deutsch-polnischen Bahngipfeln sowie im „deutsch-polnischen Abkommen über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Berlin–Stettin (Szczecin)“ v. 20.12.2012, wo der zweigleisige Ausbau von Passow bis zur Grenze festgelegt ist. Auch im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes bekennt sich der Bund zum Ausbau der Strecke, die ein Kosten-Nutzen-Faktor von 6,2 aufweist. Die außerordentliche Bedeutung des Projekts unterstreicht das BMVI, indem die Strecke zusätzliche Mittel aus dem Zukunftsinnovationsprogramm erhält u. damit deutlich schneller geplant u. realisiert wird. Die Deutsche Bahn hat nun vom BMVI den Auftrag bekommen, den letzten Abschnitt der Bahnstrecke von Passow bis zur poln. Grenze nur eingleisig auszubauen. Ein eingleisiger Ausbau des Teilstücks konterkariert alle wirtschaftlichen u. politischen Interessen zwischen Berlin u. Stettin. Die Eingleisigkeit verhindert einen effektiven Bahnverkehr zwischen Berlin u. Stettin. Nur mit der Zweigleisigkeit können attraktive Fahrzeiten, optimale u. flexible Betriebsqualität, reduzierte Aufenthaltszeiten, weniger Verspätungen u. höhere Geschwindigkeiten erreicht werden. Bei einem eingleisigen Betrieb wäre ein Stundentakt im beschleunigten Verkehr unmöglich. Dies belegt auch die Studie des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg v. 24.11.2016. Dabei fußt die eingleisige Variante des Bundes auf Fehlannahmen bei Fahrgastzahlen u. Prognosen, da alle aktuellen Berufspendler, Fluggäste, Tagesausflügler u. Geschäftsleute nicht erfasst sind, die mit dem PKW, Taxis oder Bussen zwischen Berlin u. Stettin unterwegs sind. Wenn der Bund seine Verpflichtung zu den Klimazielen ernst nimmt u. Güter- u. Personentransport auf die Schiene verlegen möchte, muss diese Infrastruktur vorhanden, zuverlässig u. attraktiv sein. Der deutsch-poln. Ballungsraum verlangt den durchgängigen u. zweigleisigen Ausbau. Unterstützt wird der zweigleisige Ausbau u. a. mit einem fraktionsübergreifenden Beschluss des Kreistages Uckermark, vom Landtag Brdgb., von der Brandenburg. Verkehrsministerin, vom Brandenburg. Ministerpräsidenten, den Brandenburg. Bundestagsabgeordneten u. den reg. Wirtschaftsvertretern (Investor-Center Uckermark, Tourismusentwicklungsgesellschaft Barnim, IHK Ostbrandenburg u. a.). Die

Verhinderung der Zweigleisigkeit würde die Eingleisigkeit auf Jahrzehnte mit Nachteilen für beide Metropolen zementieren. Außerdem gefährdet das eingleisige Planrechtsverfahren die bisherige zweigleisige Widmung. Ob Baurecht für eine spätere Zweigleisigkeit dann jemals wieder geschaffen werden kann, darf stark bezweifelt werden.