

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Christian Görke, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, Susanne Hennig-Wellsow, Caren Lay, Ralph Lenkert, Christian Leye, Thomas Lutze, Pascal Meiser, Victor Perli, Bernd Riexinger, Alexander Ulrich, Dr. Sahra Wagenknecht, Janine Wissler und der Fraktion DIE LINKE.

Entwicklung der Schieneninfrastruktur im Osten Brandenburgs

Für die Entwicklung des östlichen Brandenburgs als Wohn- und Arbeitsstandort des stark wachsenden Nachbarn Berlin bedarf es nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller eines weiteren Ausbaus der Schieneninfrastruktur und einer Verbesserung des Verkehrsangebotes im Schienenpersonenverkehr. Dafür kommt nur die Ostbahn infrage. Außerdem ist der Ausbau der Ostbahn eine wichtige Voraussetzung, um weitere Angebote für Güterverkehrsverlagerungen auf die Schiene zu schaffen. Darüber hinaus kommt nach Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller dieser Verbindung auch eine wichtige Bedeutung im grenzüberschreitenden Verkehr zum östlichen Nachbarn Polen zu. Die polnische Seite hat den Abschnitt Küstrin – Gorzow – Krzyz-Pila bereits in das europäische TEN-T-Netz (TEN-T = Trans-European Network Transport) aufgenommen. Ebenfalls am 13. April 2023 wurde die Ostbahn erfolgreich in das Parlamentsmandat des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments aufgenommen. Das Bundesland Brandenburg hat die Ostbahn als wichtige Entwicklungsschneise definiert und somit die Gewerbe- und Siedlungsentwicklung entlang der Strecke verdeutlicht.

Auf eine Schriftliche Frage des Abgeordneten Christian Görke wurde von der Bundesregierung geantwortet, dass sie keine ausreichende Nachfrage für eine Aufnahme der Ostbahn in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) sieht, weil ja auch attraktive Alternativverbindungen bestehen würden. Die nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller einzige wirkliche Alternativverbindung zur Ostbahn, ist die schon heute an der Kapazitätsgrenze angelangte RE1 (RE = Regionalexpress) zwischen Berlin und Frankfurt (Oder), die mit dem geplanten Ausbau des Tesla-Werks in Grünheide nochmal deutlich mehr Personen- und Gütertransporte abzufertigen hat. Noch im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP haben die Koalitionsparteien angekündigt „den Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent [zu] steigern und die Verkehrsleistung im Personenverkehr [zu] verdoppeln.“ Es ist nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller schleierhaft, wie dieses Ziel in Brandenburg ohne einen Ausbau der Ostbahn gelingen soll.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welchen Stellenwert im bundesweiten und im europäischen Schienennetz gibt die Bundesregierung der Strecke Berlin – Küstrin-Kietz – Bundesgrenze D/PL (Ostbahn)?

2. Welche Schritte für den Aus- und Umbau der Ostbahn sind bis 2036 geplant, und welche Mittel sind dafür vorgesehen?
3. Sieht die Bundesregierung weiterhin keine ausreichende Nachfrage im Personen- sowie im Güterverkehr, um die Strecke Berlin–Küstrin-Kietz–Bundesgrenze D/PL (Ostbahn) in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen?
4. Welche Quantität der Nachfrage muss – sofern entsprechende Kenntnisse vorliegen – erreicht werden, damit die Strecke Berlin–Küstrin-Kietz–Bundesgrenze D/PL (Ostbahn) in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird?
5. Welche Gründe sprechen dagegen, die Bahnstrecke Kostrzyn–Gorzów–Krzyż–Piła in das TEN-T-Netz aufzunehmen?
6. Ist die Bundesregierung mit der polnischen Seite im Austausch für einen abgestimmten Streckenausbau, und falls ja, welche Absprachen bzw. gemeinsamen Festlegungen gibt es mit der polnischen Regierung?
7. Welche Kapazität weist die Strecke Berlin–Frankfurt (Oder)–Bundesgrenze D/PL im Fahrplan 2023 durchschnittlich auf, bzw. welche Zugzahlen kann die Strecke durchschnittlich aufnehmen?
8. Welche Zugzahlen bzw. Auslastung weist die Bahnstrecke Berlin–Frankfurt (Oder)–Bundesgrenze D/PL im Fahrplan 2023 durchschnittlich auf (nach Schienenpersonennahverkehr [SPNV], Schienenpersonenfernverkehr [SPFV], Schienengüterverkehr [SGV] unterteilen)?
9. Wie schätzt die Bundesregierung die zukünftige Auslastung der Strecke Berlin–Frankfurt (Oder)–Bundesgrenze D/PL im Hinblick auf den Fern- und Güterverkehr und SPNV ein (ggf. in Zugzahlen ausdrücken)?
10. Welche Auswirkungen hat nach Ansicht und Kenntnis der Bundesregierung die Ansiedlung der Firma Tesla SE in Grünheide mittel- und langfristig auf die Auslastung der Bahnstrecke Berlin–Frankfurt (Oder)–Bundesgrenze D/PL (ggf. in Zugzahlen ausgedrückt)?
11. Kann aus Sicht der Bundesregierung die Bahnstrecke Berlin–Frankfurt (Oder)–Bundesgrenze D /PL erweitert werden, und welche Eingriffe in den Umwelt- und Siedlungsraum sind – sofern entsprechende Kenntnisse vorliegen – hierbei zu erwarten?
12. In welchem Umfang kann – sofern entsprechende Kenntnisse vorliegen – die Strecke Berlin–Küstrin-Kietz–Bundesgrenze D/PL (Ostbahn) aus Sicht der Bundesregierung nach einem Ausbau mittelfristig entlastend für die Bahnstrecke Berlin–Frankfurt (Oder)–Bundesgrenze D/PL wirken?
13. In welchem Umfang kann – sofern entsprechende Kenntnisse vorliegen – die Strecke Berlin–Küstrin-Kietz–Bundesgrenze D/PL durch eine Elektrifizierung auf der deutschen Seite Synergien erschließen, die sich aus dem Ausbau des polnischen Bahnnetzes bis Kostrzyn ergeben?
14. Wie bewertet die Bundesregierung den derzeitigen Ausbauzustand der Strecke Berlin Küstrin-Kietz–Bundesgrenze D/PL (Ostbahn) insbesondere in Bezug auf die Verkehrswende und eine angestrebte weitere Verlagerung von Verkehren auf die Schiene?
15. Welchen infrastrukturellen Zielzustand soll die Strecke Berlin–Küstrin-Kietz–Bundesgrenze D/PL (Ostbahn) aus Sicht der Bundesregierung mittel- bis langfristig aufweisen, und ist diese mit den Aussagen des europäischen Verkehrsausschuss in Übereinstimmung?

16. Welche Ausbaumaßnahmen sind – sofern entsprechende Kenntnisse vorliegen – aus Sicht der Bundesregierung für einen zukunftsfähigen Ausbau der Strecke Berlin–Küstrin-Kietz–Bundesgrenze D/PL (Ostbahn) notwendig?
17. Aus welchem Grund erfolgte bisher keine Aufnahme der Strecke Berlin–Küstrin-Kietz–Bundesgrenze D/PL (Ostbahn) in den Bundesverkehrswegeplan bzw. in die Transeuropäische Netze (TEN)?
18. Unter welchen Prämissen wäre – sofern entsprechende Kenntnisse vorliegen – aus Sicht der Bundesregierung die Elektrifizierung der Strecke Berlin–Küstrin-Kietz–Bundesgrenze D/PL (Ostbahn) aus GVFG-Mitteln (GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) umsetzbar?
19. Ist der Wiederaufbau des zweiten Streckengleises und eine Elektrifizierung der Strecke Berlin–Küstrin-Kietz–Bundesgrenze D/PL aus Sicht der Bundesregierung eine Reaktivierung im Sinne des GVFG?
20. Sieht die Bundesregierung in der Ostbahn eine Bedeutung für die militärische Mobilität an die europäische Außengrenze?
21. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass sie ihre selbst gesteckten Ziele, den Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent zu steigern und die Verkehrsleistung auf der Schiene im Personenverkehr zu verdoppeln, auch im Osten Brandenburgs erreicht?

Berlin, den 21. April 2023

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

