

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Görke, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 20/6747 –**

Entwicklung der Schieneninfrastruktur im Osten Brandenburgs

Vorbemerkung der Fragesteller

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 – Krzyw-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 Entwicklungssache 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.

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

Die Fragen 1, 3, 4, 14, 16 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der Ostbahn handelt es sich um eine Nahverkehrsstrecke, welche nach derzeitigem Kenntnisstand der Bundesregierung den Verkehrsbedarfen gerecht wird. Bislang konnte das Projekt mangels Wirtschaftlichkeit für den Schienenpersonenfernverkehr und den Schienengüterverkehr nicht in den Bedarfsplan als Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz aufrücken. Eine für diese Zwecke mit einer Kosten-Nutzen-Analyse belegte Wirtschaftlichkeit und eine gesicherte Finanzierung sind zentrale Anforderungen für die Realisierung von Projekten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Ohne das Vorliegen dieser Voraussetzungen kann die Bundesregierung einer Aufnahme des Projekts in das TEN-V derzeit nicht zustimmen. Für eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan fehlt nach derzeitigem Kenntnisstand weiterhin die Nachfrage im Schienenpersonenfern- bzw. -güterverkehr. Sollte ein Ausbaubedarf für den Nahverkehr bestehen, kann dieser durch die Länder Berlin und Brandenburg entsprechend der grundsätzlichen Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr realisiert werden.

2. Welche Schritte für den Aus- und Umbau der Ostbahn sind bis 2036 geplant, und welche Mittel sind dafür vorgesehen?
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)?
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?
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?

Die Fragen 2, 6 bis 9, 12 und 15 werden gemeinsam beantwortet.

Die erbetenen Informationen konnten nicht in der für parlamentarische Fragen zur Verfügung stehenden Zeit erhoben werden. Die Antwort wird nachgereicht, sobald die notwendigen Informationen vorliegen.

5. Welche Gründe sprechen dagegen, die Bahnstrecke Kostrzyn–Gorzów–Krzyż–Piła in das TEN-T-Netz aufzunehmen?

Diese Frage bezieht sich auf eine Strecke im polnischen Hoheitsgebiet und kann nicht durch die Bundesregierung beantwortet werden.

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)?

Mit dem Vorhaben „Umbau/Ausbau Bahnhof Fangschleuse“ können die derzeit prognostizierten Zusatzschienenverkehre des Automobilwerks „Tesla SE“ in Grünheide bewältigt werden. Das Vorhaben wurde nach § 6 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen.

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?

Fragen der Betroffenenheiten von Umwelt- und Siedlungsräumen wären Gegenstand der konkreten Planungen eines Vorhabens und der dazugehörigen Verfahren.

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?

Dem Schienenpersonenfernverkehr dient die ausgebauten Strecke via Frankfurt (Oder) über den für Polen wichtigen Knoten Posen mit Anschlüssen in Richtung Warschau, Danzig und Breslau. Schienengüterverkehrsströme zwischen Deutschland und Polen richten sich vorwiegend in Richtung Südpolen und des dortigen Wirtschaftszentrums „Górnośląski Okręg Przemysłowy GOP“ mit der Route über den Grenzübergang Horka aus.

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?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vorhaben der Elektrifizierung und der Reaktivierung von Nahverkehrsstrecken sind nach § 2 Absatz 1 Nummer 2 GVFG bei einer Mindestvorhabengröße von 10 Mio. Euro mit bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms finanzierbar. Elektrifizierungsmaßnahmen sind dabei als Teil eines Reaktivierungsvorhabens förderfähig. Die dokumentierte frühere Nutzung der Strecke durch schienengebundene öffentliche Personenverkehrsdienste ist ebenso Voraussetzung für die Einstufung einer Infrastrukturmaßnahme als Reaktivierung wie die zukünftige ausreichende Streckenauslastung (belegt durch eine langfristige und nachhaltige Bestellung von Schienenpersonennahverkehr-(SPNV)-Leistungen). Die Förderung von Elektrifizierungs- und Reaktivierungsmaßnahmen durch Bundesfinanzhilfen setzt eine gesamtwirtschaftliche Bewertung in Form des bundesweit einheitlichen Berechnungsverfahrens der Standardisierten Bewertung voraus. Der Bund ist grundsätzlich bereit zu prüfen, ob eine anteilige finanzielle Beteiligung des Bundes im Rahmen des GVFG im jeweiligen konkreten Projekt möglich ist. Die Initiative hierfür muss vom jeweils zuständigen Land, in diesem Fall vom Land Brandenburg, ausgehen.

20. Sieht die Bundesregierung in der Ostbahn eine Bedeutung für die militärische Mobilität an die europäische Außengrenze?

Grundsätzlich können sämtliche in Betrieb stehenden Eisenbahnstrecken auch für militärische Transporte genutzt werden. Inwiefern sich daraus speziell für die Ostbahn eine besondere Bedeutung ergibt, ist nicht pauschal zu beantworten.

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?

Die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele wird mittels eines breiten Maßnahmensets an Push- und Pull-Maßnahmen erreicht. Hierfür ist einerseits eine ausreichend dimensionierte Infrastruktur nötig, welche durch die Vorhaben der Bundesverkehrswegeplanung und der Länder abgesichert ist. Im Rahmen der Umsetzung des Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen (StStG) finanziert der Bund u. a. in Brandenburg strukturpolitisch bedeutende Infrastrukturprojekte der Bundesschienenwege und stellt dazu zusätzliche Finanzmittel – jenseits der regulären Mittel der Bedarfspläne – bereit. Das StStG hat erstmals eine gesetzliche Grundlage dafür geschaffen, dass Verkehrsinfrastrukturprojekte auch ohne eine nachgewiesene gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit aus strukturpolitischen Gründen durch den Bund finanziert werden können.

Andererseits bedarf es neben der Infrastruktur eines passenden Angebots. Mit dem Deutschlandticket wurde auf Initiative der Bundesregierung eine bezahlbare und unkomplizierte Grundlage zur SPNV-Nutzung geschaffen, von der auch Pendlerinnen und Pendler in Ostbrandenburg profitieren. Die Ausweitung des Nahverkehrsangebots liegt grundsätzlich in Zuständigkeit des Landes Brandenburg.

