

Ergänzende Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Görke, Dr. Gesine Löttsch,
Klaus Ernst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksachen 20/6747, 20/7156 –**

Entwicklung der Schieneninfrastruktur im Osten Brandenburgs

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat mit Schreiben vom 29. Juni 2023 – wie in der Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 2, 6 bis 9, 12 und 15 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 20/7156 angekündigt – nachgereicht.

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

Grundsätzlich werden laufende Instandhaltungs- und Ersatzinvestitionen durch die Deutsche Bahn AG (DB AG) getätigt. Der Bund beteiligt sich im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Anlage 8.7 beispielsweise an der Herstellung einer zweiten Bahnsteigkante im Bahnhof Müncheberg mit dem Ziel einer Angebotsausweitung der RB26 ab Dezember 2024. Nach Auskunft der DB AG wurde zudem im Auftrag des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg GmbH ein Ingenieurbüro zur Erarbeitung eines Stufenkonzepts zum Ausbau der Ostbahn beauftragt. Diese Maßnahme liegt in Zuständigkeit der Länder Berlin und Brandenburg.

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?

Die Bundesregierung steht im regelmäßigen Austausch mit der polnischen Regierung zu Fragen der grenzüberschreitenden Eisenbahnen. Sollten Festlegungen getroffen werden müssen, werden diese in der Regel in entsprechenden Vereinbarungen niedergelegt, wie dem seit 2008 bestehenden Vertrag über den Bau und die Instandhaltung von Grenzbrücken in der Bundesrepublik Deutschland im Zuge von Schienenwegen des Bundes, in der Republik Polen im Zuge von Eisenbahnstrecken mit staatlicher Bedeutung.

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)?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wird die Strecke Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze DE/PL zurzeit durch einen einstündlichen grenzüberschreitenden Fernverkehr in der Hauptverkehrszeit bedient, der durch Einzellagen in der Nebenverkehrszeit ergänzt wird. Der Schienenpersonennahverkehr hat zum Fahrplanwechsel 2023 eine Verdichtung erfahren, sodass derzeit in der Hauptverkehrszeit bis zu drei Mal pro Stunde und am restlichen Tag zwei Mal pro Stunde der RE1 verkehrt. Der Schienengüterverkehr auf dieser Strecke verkehrt vor allem von/nach Polen, aber auch die Anbindung des Stahlwerks in Eisenhüttenstadt prägt die Verkehre. In der 17. Kalenderwoche 2023 verkehrten 69 Züge (Summe beider Richtungen) der Kategorie Schienengüterverkehr im Bereich Berlin–Köpenick–Frankfurt (Oder). Die benannten Verkehre aller Kategorien sind auf der vorhandenen Infrastrukturkapazität fahrplantechnisch durchführbar.

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?

Die Fragen 9 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der Fertigstellung der ABS Berlin–Frankfurt/Oder–Grenze D/PL können auf der Strecke Berlin–Frankfurt (Oder) derzeit alle für 2030 prognostizierten Verkehre gefahren werden. Mit dem Vorhaben „Umbau/Ausbau Bahnhof Fangschleuse“ können zudem die prognostizierten Zusatzschienenverkehre des Automobilwerks „Tesla SE“ in Grünheide in der Vollausbauvariante (1,5 Millionen Fahrzeuge pro Jahr) bewältigt werden. Das Vorhaben wurde gemäß § 6 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Die Bundesregierung rechnet für den Abschnitt Berlin–Wuhlheide–Fangschleuse 2030 mit einer Vollaustung. Auf dem Abschnitt Fangschleuse–Frankfurt (Oder) bestehen künftig weiter Kapazitätsreserven.

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?

Bei der erfragten Strecke handelt es sich um eine Strecke des Nahverkehrs. Daher ist der infrastrukturelle Zielzustand durch die betroffenen Länder Berlin und Brandenburg zu definieren. Die Bundesregierung unterstützt die Länder bei der Herstellung dieses Zustands im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, hierzu wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 18 und 19 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 20/7156 verwiesen.

