

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

#### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU**

#### **– Drucksache 20/9926 –**

### **Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken in Berlin und Brandenburg**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

In ihrem Koalitionsvertrag haben sich SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP für einen Anteil des Schienengüterverkehrs von 25 Prozent bis 2030 und für eine Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr ausgesprochen (vgl. Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 39; <https://www.bundesregierung.de/breg-de/service/gesetzesvorhaben/koalitionsvertrag-2021-1990800>). Zwei Jahre später hält die Bundesregierung weiterhin „an dem im Koalitionsvertrag 2021 bis 2025 festgelegten Ziel fest, die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr bis 2030 zu verdoppeln“ (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/6944 – „Aktueller Stand zur Umsetzung des Masterplans Schienenverkehr“). Das ist nach Ansicht der Fragesteller nur möglich, wenn mit einer stabilen und gut ausgebauten Schieneninfrastruktur die richtige Grundlage vorhanden ist. Diese betrifft die Reaktivierung, den Ausbau und Neubau von Schienenstrecken. Neben dem Neu- und Ausbau von Schienenstrecken ist die Reaktivierung alter Schienenstrecken eine Möglichkeit, die Schieneninfrastruktur in Deutschland auszubauen und zu stärken (vgl. <https://www.vdv.de/reaktivierung-bahnstrecken.aspx>). Dementsprechend hat die Ampelkoalition in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart: „Wir werden ein Programm ‚Schnelle Kapazitätserweiterung‘ auflegen, Barrierefreiheit und Lärmschutz verbessern, Bahnhofsprogramme bündeln und stärken, das Streckennetz erweitern, Strecken reaktivieren und Stilllegungen vermeiden und eine Beschleunigungskommission Schiene einsetzen.“ (vgl. Koalitionsvertrag, S. 30; <https://www.bundesregierung.de/breg-de/service/gesetzesvorhaben/koalitionsvertrag-2021-1990800>).

Vor diesem Hintergrund beabsichtigen die Fragesteller, den aktuellen Sachstand sowie den Stand der Umsetzung der im Koalitionsvertrag vereinbarten Ziele hinsichtlich Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken in den einzelnen Ländern zu erfragen.

1. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke werden nach Kenntnis der Bundesregierung in Berlin und Brandenburg heute befahren?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) betrug die Streckenlänge im Jahr 2022 in Berlin und Brandenburg 2.953 km. Diese Angabe bezieht sich auf das Infrastrukturkataster (ISK).

2. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke werden nach Kenntnis der Bundesregierung in Berlin und Brandenburg jeweils vom Nah-, Regional-, Fern- und Schienengüterverkehr befahren?

Nach Auskunft der DB AG war im Jahr 2022 das Streckennetz in Berlin und Brandenburg je nach Verkehrsart wie unten dargestellt nutzbar. Diese Angaben beziehen sich nur auf das Netz der DB AG und wurden intern für das Jahr 2022 ermittelt.

Streckenlänge	km
Güterverkehr	2.655
Schienenpersonennahverkehr	2.933
Schienenpersonenfernverkehr	2.449

Quelle: DB AG

3. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Berlin und Brandenburg seit 1994 stillgelegt worden (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt auflisten)?
5. Welche Bahnstrecken wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Berlin und Brandenburg seit 1990 stillgelegt, wann fanden die jeweiligen Stilllegungen statt, und welche der Strecken sind entwidmet worden (bitte einzeln mit Jahreszahlen und Status (stillgelegt bzw. entwidmet) aufführen und jeweils die stillgelegten Streckenkilometer angeben)?

Die Fragen 3 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes (§ 5 Absatz 1a und 2 AEG i. V. m. § 3 BEVVG) liegen entsprechende Informationen nur für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes vor und dies auch nur für den Zeitraum ab dem 1. Januar 1994. Für nicht bundeseigene Eisenbahnen hingegen liegt die Zuständigkeit für Genehmigungen gemäß § 5 Absatz 1a AEG beim jeweiligen Land.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/24290 verwiesen.

4. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Berlin und Brandenburg seit 1994 neu an das Schienennetz angeschlossen worden (bitte nach Jahren und differenziert nach Hochgeschwindigkeit und nach „normalen“ Bahnstrecken auflisten)?

Nach Auskunft der DB AG wurden folgende DB-Strecken (Ausbauten in Bahnhöfen, Überholgleisen usw. sind hier nicht aufgeführt) neu angeschlossen:

1995: Reaktivierung S-Bahn Berlin Priesterweg–Lichterfelde Ost und Berlin Tegel–Schönholz, ca. 11 km,

- 1997: Reaktivierung S-Bahn Berlin Abschnitte der Ringbahn (Jungfernheide–Westend und Neukölln–Treptower Park), ca. 6 km,
- 1998: Reaktivierung S-Bahn Berlin Pichelsberg–Westkreuz, Lichterfelde Süd–Lichterfelde Ost, Pichelsberg–Spandau, Jungfernheide–Westhafen und Tegel–Hennigsdorf, ca. 23 km,
- 1998: Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover–Berlin, in Brandenburg ca. 65 km,
- 2001–2002: Reaktivierung S-Bahn Berlin Abschnitte der Ringbahn (Schönhauser Allee–Gesundbrunnen–Pankow und Westhafen–Gesundbrunnen), ca. 7 km,
- 2003: Neutrassierung Cottbus–Peitz Ost (Strecke nach Frankfurt/O.), ca. 11 km, Regionalverkehr,
- 2005: Berlin-Lichterfelde Süd–Teltow Stadt, ca. 3 km, S-Bahn,
- 2006: Nord-Süd-Fernbahn in Berlin, 4 Gleise, ca. 9 km, Fern- und Regionalverkehr, 2011/2020: Anbindung Flughafen BER, ca. 27 km, S-Bahn, Fern- und Regionalverkehr.

6. Auf welchen der genannten stillgelegten Strecken in Berlin und Brandenburg sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gleisanlagen noch vorhanden?
7. Auf welchen der genannten stillgelegten Strecken in Berlin und Brandenburg sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gleisbette noch vorhanden?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG führt diese keine systematischen Aufstellungen im Sinne der Fragestellungen.

8. Auf welchen Strecken in Berlin und Brandenburg sind nach Kenntnis der Bundesregierung Bemühungen des Landes, von Landkreisen oder Kommunen vorhanden, den Zugverkehr auf stillgelegten Strecken wieder aufzunehmen (bitte einzeln aufschlüsseln und angeben, von wem die Bemühungen ausgehen)?

Nach Kenntnis der Bundesregierung sind auf folgenden stillgelegten bundeseigenen Strecken oder Strecken mit Bundesanteilen in Berlin und Brandenburg Bemühungen des Landes, von Landkreisen oder Kommunen vorhanden, den Zugverkehr wieder aufzunehmen. Dabei werden nur konkrete Reaktivierungsvorhaben berücksichtigt, welche entweder vom Land im Zusammenhang mit dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) benannt wurden oder durch Landesuntersuchung wie Machbarkeitsstudien belegt oder bereits in Planung bzw. Realisierung sind. Bloße Ideen zur Wiederaufnahme von Zugverkehren wurden nicht berücksichtigt.

Nummer	Strecke	Bemühungen von
6177	Berlin Potsdamer Platz–Potsdam-Griebnitzsee (Potsdamer Stammbahn)	Land
6022	Jungfernheide–Berlin Gartenfeld (Siemensbahn)	Land
6088	Berlin-Gesundbrunnen–Wilhelmsruh–Hohen Neuendorf (Nordbahn)	Land
6170	(Berlin-Südkreuz–Tempelhof–) Treptow–Treptower Park (–Ostkreuz) (Teil des Projekts Reaktivierung Potsdamer Stammbahn)	Land
6826	Falkenberg (Elster)–Herzberg (Elster) Stadt	Land
6533	Fredersdorf (b. Berlin)–Rüdersdorf (b. Berlin)	Land
6501	Berlin Wilhelmsruh–Schönwalde (Stammstrecke Heidekrautbahn)	Land
6500	Schmachtenhagen–Oranienburg (/–Fichtengrund)	Land
6888	Wustermark–Neugarten–Ketzin	Land
6078	Berlin–Müncheberg–Grenze D/PL (Ausbau Ostbahn: Reaktivierung zweites Gleis)	Land
6025	Bln-Spandau–Falkensee (Reaktivierung S-Bahn)	Land
6183	Hennigsdorf–Velten (Reaktivierung S-Bahn)	Land

Quelle: BMDV und Auskunft der DB AG

9. Welche Wiederinbetriebnahmen von Strecken in Berlin und Brandenburg befürwortet die Bundesregierung (bitte einzeln auflühren und begründen)?

Bei der Reaktivierung stillgelegter Strecken handelt es sich im Wesentlichen um Strecken, auf denen ausschließlich oder überwiegend Schienenpersonennahverkehr (SPNV) betrieben werden soll. Zuständig für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind die Länder und Kommunen bzw. die von ihnen benannten Aufgabenträger. Dies umfasst die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV und beinhaltet auch die Ausgestaltung des SPNV. Daher liegt auch die Prüfung und Entscheidung über Verkehrsangebote, die die Wiederinbetriebnahme von Schienenstrecken rechtfertigen würden, in der Zuständigkeit der für den ÖPNV zuständigen Länder bzw. Aufgabenträger.

Die Bundesregierung befürwortet grundsätzlich die Wiederinbetriebnahme von Eisenbahnstrecken für den Personennahverkehr und bietet dabei sehr gute Möglichkeiten zur finanziellen Unterstützung der Länder und Kommunen, u. a. mit Mitteln nach dem GVFG.

10. Welche Wiederinbetriebnahmen von Bahnstrecken sind in Berlin und Brandenburg im aktuellen Bundesverkehrswegeplan und in den nachfolgenden Anpassungen enthalten, und welche davon sind den jeweiligen Bedarfskategorien zugeordnet?

Im gegenwärtigen Bedarfsplan für Bundesschienenwege sind folgende Wiederinbetriebnahmen von Bahnstrecken im Berlin und Brandenburg enthalten.

Nummer	Strecke	Bedarfsplan
6135/6035/6151	Berlin Südkreuz–Blankenfelde (TF) (Dresdner Bahn)	Vordringlicher Bedarf
6078	Berlin–Müncheberg–Grenze D/PL (Ausbau Ostbahn: Reaktivierung zweites Gleis)	Potentieller Bedarf
6088	ABS Berlin–Neustrelitz–Neubrandenburg–Stralsund, Teilabschnitt Berlin-Gesundbrunnen–Wilhelmsruh–Hohen Neuendorf (Nordbahn)	Potenzieller Bedarf
	Knoten Berlin (konkret enthaltene Strecken noch zu bestimmen)	Potentieller Bedarf

11. In welcher Höhe plant die Bundesregierung Investitionen für die Umsetzung des Bedarfsplans Schiene auf Basis der mittelfristigen Finanzplanung in Berlin und Brandenburg (bitte jahresgenau aufschlüsseln)?

Die nachfolgenden Angaben entsprechen den bislang zwischen dem Bund und der DB InfraGO eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen (Vertragsabschlüsse) und sind vorbehaltlich der noch nicht abschließenden Festlegungen zum Bundeshaushalt 2024 und zur Finanzierung der DB InfraGO AG.

<b>Bedarfsplan Schiene – geplante Investitionen in Berlin und Brandenburg 2024–2027</b>				
Jahr	2024	2025	2026	2027
Mio. Euro Berlin	2,190	0,521	0,104	
Mio. Euro Brandenburg	106,566	161,168	139,385	87,092

12. Für welche Bahnstrecken in Berlin und Brandenburg sind Mittel im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) beantragt worden, und wie ist der aktuelle Stand der Bearbeitung bzw. Bewilligung (bitte die Projekte mit Status getrennt nach Wiederinbetriebnahmen, Elektrifizierung, Projekten zur Erhöhung der Kapazität, Streckengrunderneuerungen tabellarisch auflisten)?

Derzeit sind keine Mittel für Bahnstrecken in Berlin und Brandenburg im Rahmen des GVFG beantragt worden.

13. Welche konkreten Schritte hat die Bundesregierung bereits unternommen und welche Schritte unternimmt sie noch, um die Schienenprojekte in Berlin und Brandenburg, die der Bedarfskategorie „Vordringlicher Bedarf“ zugeordnet sind, voranzubringen (bitte je Schienenprojekt in dieser Kategorie aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG befinden sich die in Berlin und Brandenburg liegenden Schienenprojekte bzw. Streckenanteile des Vordringlichen Bedarfs vorwiegend in Realisierung oder Planung. Ausgenommen hiervon ist das dem Projektbündel 3 zugeordnete Vorhaben ABS Lehrte–Braunschweig–Magdeburg–Roßlau–Falkenberg.

In Realisierung/Planung befinden sich folgende Vorhaben:

- ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund (realisiert/Abschnitt Bad Kleinen–Dalwitzhof in Planung),
- ABS Berlin–Dresden (in Realisierung/Planung),
- ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze D/PL (in Realisierung),
- Knoten Berlin (realisiert),
- KV-Terminal Großbeeren (zweite Ausbaustufe in Planung),
- Projektbündel 1: ABS Berlin–Wittenberge–Hamburg (Planungsaufnahme beabsichtigt),
- Projektbündel 1: ABS Berlin–Rostock (in Realisierung),
- Projektbündel 8: ABS Berlin–Hannover (in Planung bzw. Planungsaufnahme zum Ausbau Schnellfahrstrecke auf bis zu 300 km/h beabsichtigt),
- ABS Angermünde–Grenze D/PL (in Realisierung),

- ABS Lübeck–Schwerin (in Planung),
- ABS Berlin–Angermünde–Pasewalk–Stralsund–Sassnitz (Planungsaufnahme beabsichtigt),
- Maßnahmen des 740-m-Netzes (realisiert, in Planung),
- Bahnhof Fangschleuse (in Planung).

14. Welche Prüfschritte hat die Bundesregierung bereits bei Bahnstrecken in Berlin und Brandenburg unternommen, die der Bedarfskategorie „Potenzieller Bedarf“ zugeordnet sind (bitte je Bahnstrecke im „Potenziellen Bedarf“ auflisten)?

Vorhaben des potenziellen Bedarfs im BVWP 2030 wurden inzwischen nach der BVWP-Methodik volkswirtschaftlich bewertet. Im Ergebnis konnten folgende Berlin und Brandenburg räumlich zugeordnete Vorhaben mit einer nachgewiesenen Wirtschaftlichkeit in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden:

- Überholgleise für 740-m-Züge,
- weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen,
- kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe für das KV-Terminal Großbeeren,
- Maßnahmen des Planfalls „Deutschland-Takt“, unter [https://bvwp-projekt.de/schiene\\_2018/M-001-V01/2022-09-01\\_Abschlussbericht\\_Deutschlandtakt\\_3-00.pdf](https://bvwp-projekt.de/schiene_2018/M-001-V01/2022-09-01_Abschlussbericht_Deutschlandtakt_3-00.pdf) beschrieben.

Aktuell befinden sich folgende Vorhaben in Berlin und Brandenburg im potenziellen Bedarf des Bedarfsplans. Bei Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens können diese Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen. Dies bildet die Voraussetzung für den Beginn einer Planung.

- ABS Cottbus–Görlitz,
- ABS Berlin–Neustrelitz–Neubrandenburg–Stralsund,
- ABS Cottbus–Forst (Lausitz)–Grenze D/PL,
- ABS Berlin–Müncheberg–Grenze D/PL,
- ABS/NBS Ducherow–Usedom–Seebad Heringsdorf/Swinoujscie,
- Knoten Berlin.

Darüber hinaus wurden folgende Berlin und Brandenburg räumlich zugeordnete Vorhaben des potenziellen Bedarfs dem Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) zugeordnet:

- ABS Cottbus–Görlitz,
- ABS Cottbus–Forst (Lausitz)–Grenze D/PL.

15. Welche Haushaltsmittel sind für die Reaktivierung, den Neubau und den Ausbau seit 1994 in Berlin und Brandenburg geflossen (bitte für Reaktivierung, Neubau und Ausbau und jeweils nach Jahren einzeln angeben)?

Die Bundesfinanzhilfen (BFH) gemäß dem GVFG-Bundesprogramm für Berlin und Brandenburg seit 1994 stellen sich folgendermaßen dar:

<b>Jahr</b>	<b>BFH für Berlin in Mio. Euro (Ist-Ausgaben)</b>	<b>BFH für Brandenburg in Mio. Euro (Ist-Ausgaben)</b>
1994	111	14
1995	90	4
1996	59	2
1997	63	1
1998	65	3
1999	49	0
2000	42	0
2001	10	0
2002	12	0
2003	23	6
2004	22	6
2005	16	2
2006	12	1
2007	2	0
2008	7	0
2009	7	0
2010	36	0
2011	62	0
2012	33	0
2013	39	0
2014	34	0
2015	69	0
2016	33	0
2017	34	0
2018	35	3
2019	29	2
2020	27	0
2021	29	20
2022	20	0
2023	28,6*	0*
<b>Gesamt</b>	<b>1.098,6*</b>	<b>64*</b>

\* Stand: 15. Dezember 2023

Eine Differenzierung der Fördertatbestände in Neu- und Ausbau und Reaktivierung bestand vor dem Jahr 2020 im Rahmen des GVFG nicht. Ab dem Jahr 2020 hat Berlin nur Bundesfinanzhilfen gemäß GVFG für die Fördertatbestände Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie Grunderneuerungsmaßnahmen abgerufen. Die eingeplanten Bundesfinanzhilfen gemäß GVFG für Neu- und Ausbaumaßnahmen in Berlin betragen für

2020: 10 Mio. Euro,

2021: 14,2 Mio. Euro,

2022: 10,4 Mio. Euro,

2023: 8 Mio. Euro.

Folgende Haushaltsmittel sind nach Angaben der Vorhabenträgerin für den Neubau und den Ausbau im Rahmen des Bedarfsplans seit 2005 in die Bundesländer Berlin und Brandenburg geflossen. Mittelangaben für Bedarfsplanvorhaben für den Zeitraum 1994 bis 2004 sowie für die Reaktivierung ab 1994 liegen nicht vor.

	<b>Berlin</b>	<b>Brandenburg</b>
<b>Jahr</b>	<b>Mio. Euro</b>	<b>Mio. Euro</b>
2005	252,2	40,9
2006	116,3	35,5
2007	59,7	39,1
2008	40,6	161,5
2009	64,5	207,9
2010	8,3	132,9
2011	6,5	73,6
2012	13,3	51,4
2013	13,3	29,8
2014	17,5	42,0
2015	23,4	45,9
2016	24,4	69,1
2017	50,2	104,5
2018	54,2	32,1
2019	56,5	31,7
2020	61,3	44,4
2021	73,5	70,4
2022	87,7	99,9

16. Wie viel der zur Verfügung gestellten Mittel wurden im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes abgerufen (bitte für jedes Jahr ab 2020 angeben)?

Von den zur Verfügung stehenden GVFG-Mitteln erfolgte folgender Mittelabfluss:

<b>Jahr</b>	<b>GVFG-Mittelabfluss in Mio. Euro (gerundet)</b>
2020	313
2021	272
2022	902
2023	999*

\* Stand: 15. Dezember 2023

17. Welche Haushaltsmittel sieht die Bundesregierung im Rahmen der Haushaltsplanungen für die Jahre 2024 und 2025 sowie der mittelfristigen Finanzplanung für die Wiederinbetriebnahme stillgelegter Schienenserecken in Berlin und Brandenburg vor?

Die Auswahl, Priorisierung und Planung der Vorhaben, die im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms anteilig finanziert werden, erfolgt durch die für den ÖPNV zuständigen Länder. Die Bundesregierung hat keinen Einfluss auf die jährlich durch die Länder für die verschiedenen Vorhaben abgerufenen Bundesfinanzhilfen.



18. Wie viele und welche Gespräche hat es zwischen Vertretern des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr und der Landesregierung in Berlin und in Brandenburg hinsichtlich der Wiederinbetriebnahme stillgelegter Bahnstrecken gegeben (bitte einzeln unter Angabe der betreffenden Strecke, des Datums und ggf. unter Angabe der Mitglieder der Hausleitung auflisten)?

Mit den Ländern Berlin und Brandenburg fanden im Rahmen des Gesamtvorhabens „i2030“ erste Informationsgespräche auf Arbeitsebene zu den Teilprojekten des Infrastrukturprojektes „i2030“ statt. Dabei wurden von ausgewählten „i2030“-Teilprojekten die Sachstände dargestellt sowie Abstimmungen zur Erstellung der erforderlichen Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) getroffen. Teilprojekte sind u. a. die Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn und die Siemensbahn.

Im Rahmen ihrer Aufgabenwahrnehmung werden auf allen Ebenen des BMDV Gespräche mit einer Vielzahl von Personen, Verbänden und Organisationen geführt. Eine lückenlose Auflistung von diesen Kontakten, den Umständen ihres Zustandekommens, allen Beteiligten und dem Zweck etwaiger Gespräche kann bei der Beantwortung der vorliegenden Frage nicht geleistet werden. Es kann insbesondere nicht ausgeschlossen werden, dass es am Rande von Veranstaltungen oder sonstigen Terminen zu einzelnen Kontakten gekommen sein könnte. Auch können durch Zeitablauf mögliche Kontakte gegebenenfalls nicht mehr nachvollzogen werden. Eine Verpflichtung zur Erfassung und Speicherung sämtlicher zustande gekommener Kontakte besteht nicht, und eine solche umfassende Dokumentation wurde auch nicht durchgeführt.

19. Wie viel Prozent des Schienennetzes in Berlin und Brandenburg sind elektrifiziert?

Nach Auskunft der DB AG sind 90 Prozent der Streckenkilometer in Berlin und 71 Prozent der Streckenkilometer in Brandenburg elektrifiziert.

20. Wie viel Prozent des Schienennetzes in Berlin und Brandenburg sollen bis 2030 elektrifiziert sein?
- a) Wie soll die Elektrifizierung jeweils umgesetzt werden, und durch wen?
- b) Welche Bahnstrecken in Berlin und Brandenburg sind aktuell in Planung für die Elektrifizierung der jeweiligen Strecke, und wie weit sind die Planungen jeweils fortgeschritten (bitte einzeln auflisten)?

Nach Auskunft der DB AG sind der Neubau der elektrifizierten Strecke der S21 vom nördlichen Ring bis zum Hauptbahnhof in Berlin (geplante Inbetriebnahme 2024, ca. 4 km) und die Dresdner Bahn in Berlin (geplante Inbetriebnahme 2025, ca. 11 km in Berlin und ca. 5 km in Brandenburg) im Bau. Die Elektrifizierungen Passow–Grenze zu Polen (geplante Inbetriebnahme 2026, ca. 30 km) und der Siemensbahn in Berlin (Reaktivierung, geplante Inbetriebnahme 2029, ca. 5 km) sind in Planung. Damit wird die Elektrifizierungsquote bis 2030 auf 91 Prozent der Streckenkilometer im Netz der DB in Berlin und auf 73 Prozent der Streckenkilometer im Netz der DB in Brandenburg steigen.

Durch geplante Elektrifizierungen und Neubaustrecken wird sich der Elektrifizierungsgrad in Berlin und Brandenburg perspektivisch weiter erhöhen. Die Fortsetzung der S21 vom Hauptbahnhof Berlin über Potsdamer Platz bis Südkreuz/südlicher Ring, die Maßnahmen des Investitionsgesetzes Kohleregionen (Cottbus–Görlitz, Kamenz–Hosena und Cottbus–Forst Grenze) und die Elektri-

fizierung Wustermark–Grenze zu Sachsen-Anhalt sind in Planung, eine Inbetriebnahme wird voraussichtlich nicht bis 2030 erfolgen.

21. Wie viele neue Gleisanschlüsse sind seit Beginn der 20. Legislaturperiode in Berlin und Brandenburg in Betrieb genommen worden (bitte einzeln auflisten)?
22. Wie viele Gleisanschlüsse sind seit Beginn der 20. Legislaturperiode in Berlin und Brandenburg weggefallen (bitte einzeln auflisten)?
29. Wie hat sich die Anzahl der Gleisanschlüsse in den Jahren 2022 und 2023 in Berlin und Brandenburg entwickelt, und wie viele neue bzw. reaktivierte Gleisanschlüsse hat die Bundesregierung in diesem Zeitraum gefördert (bitte die Anzahl der geförderten Gleisanschlüsse für jedes Jahr einschließlich der verausgabten Haushaltsmittel angeben)?

Die Fragen 21, 22 und 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung erhebt keine Angaben zu Inbetriebnahmen und Stilllegungen/Wegfall von Gleisanschlüssen oder zur Entwicklung der Anzahl vorhandener Gleisanschlüsse. Nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 GG sind die Länder zuständig. Nach Mitteilung der DB AG sind in Berlin und Brandenburg seit Beginn der 20. Legislaturperiode weder neue Gleisanschlüsse bei der DB InfraGO AG in Betrieb gegangen oder weggefallen. Ende 2023 waren demnach in Berlin 28 Gleisanschlüsse und in Brandenburg 124 Gleisanschlüsse, insgesamt mithin 152 Gleisanschlüsse, bei der DB InfraGO AG vorhanden.

Für neue und reaktivierte Gleisanschlüsse in Berlin und Brandenburg wurde im Jahr 2022 kein Förderbescheid erlassen. Im Jahr 2023 wurden zwei Förderbescheide erlassen und dafür rd. 370 000 Euro Haushaltsmittel verausgabte.

23. Mit welchen Baupreissteigerungen rechnet die Bundesregierung im Bereich der Reaktivierung, des Ausbaus und Neubaus von Schienenstrecken (inklusive Brücken) in den Jahren 2024 und 2025 in Berlin und Brandenburg?

Der Bundesregierung liegen keine Angaben zur voraussichtlichen Baupreissteigerung für einzelne Gewerke des Verkehrsträgers Schiene für die Jahre 2024 und 2025 vor.

Nach Auskunft der DB AG gelingt es dieser, das anspruchsvolle Baupensum zu bewältigen. Die Einflüsse der u. a. aus dem Krieg in der Ukraine resultierenden Materialpreissteigerungen und -engpässe auf laufende Bauvorhaben konnte die DB AG bislang durch ein effektives Krisenmanagement und eine enge Abstimmung mit der Bauindustrie gering halten.

24. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte in Berlin und Brandenburg liegen Planfeststellungsbeschlüsse vor, die wegen anhängiger Klagen derzeit nicht vollziehbar sind?

Derzeit sind keine entsprechenden Klagen anhängig.

25. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte (Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken [inklusive Brücken]) in Berlin und Brandenburg erwartet die Bundesregierung einen Planfeststellungsbeschluss in den Jahren 2024 und 2025?

In folgenden Planrechtsverfahren, die den Aus- oder Neubau von Schienenwegen des Bundes oder die Änderung oder Ersatzneubau von Eisenbahnbrücken des Bundes zum Gegenstand haben, ist nach Auskunft des EBA 2024 und 2025 eine Planrechtsentscheidung, d. h. ein Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung, zu erwarten:

- Eisenbahnüberführung km 139,780, Strecke 4054, Müllrose, Änderung der Überführung,
- Eisenbahnüberführung km 21,220, Strecke 6205, Euloer Straße, Ersatzneubau,
- Lübbenau–Cottbus, Planfeststellungsabschnitt 1 und 2, zweigleisiger Ausbau,
- Eisenbahnüberführung km –0,933, Strecke 6190, Kleine Elster, Ersatzneubau,
- Berlin–Dresden, Planfeststellungsabschnitt 3.1, Ausbau im Abschnitt Elsterwerda–Landesgrenze Brandenburg/Sachsen,
- Eisenbahnüberführung km 46,397, Strecke 4027, Wainsdorf, Änderung der Überführung,
- Berlin–Angermünde–Grenze D/PL (–Szczecin), Planfeststellungsabschnitt 2, Ausbau im Abschnitt Passow–Grenze D/PL,
- Schaffung 740 m Überholgleis Bahnhof Baruth (Mark), Strecke 6135,
- Eisenbahnüberführung, km 11,915 der Strecke 6033 und km 12,080 der Strecke 6177, Teltower Damm, Ersatzneubau,
- Kreuzungsbauwerke Adlershof–Flughafen Schönefeld (km 12,800 der Strecke 6007-1, km 12,804 der Strecke 6142-2, km 0,842 der Strecke 6147-1 und km 0,593 der Strecke 6146) und Flughafen Schönefeld–Grünau (km 1,085 der Strecke 6146), Ersatzneubau,
- Eisenbahnüberführung, km 15,008 der Strecke 6081, Pölnitzweg, Ersatzneubau,
- Eisenbahnüberführung, km 21,947 der Strecke 6002 sowie km 21,943 der Strecke 608, Weißenseer Straße, Ersatzneubau,
- Eisenbahnüberführung und Kreuzungsbauwerk, km 0,662 der Strecke 6083, Boenkestraße, Änderung der Überführung und des Kreuzungsbauwerks,
- Wiesenburg–Medewitz–Roßlau, Planfeststellungsabschnitt 1, bauliche Änderung ab km 76,700 bis km 77,828 (neu) der Strecke 6118 und ab km 0,000 bis km 7,590 der Strecke 6414.

26. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte (Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken [inklusive Brücken]) in Berlin und Brandenburg laufen derzeit Planfeststellungsverfahren (bitte den aktuellen Verfahrensstand tabellarisch angeben)?

Folgende Planrechtsverfahren, laufen derzeit in Berlin und Brandenburg:

<b>Vorhaben</b>	<b>Verfahrensstand</b>
Eisenbahnüberführung km 139,780, Strecke 4054, Müllrose	Anhörungsverfahren
Eisenbahnüberführung km 21,220, Strecke 6205, Euloer Straße	Anhörungsverfahren
Lübbenau–Cottbus, Planfeststellungsabschnitt 1 und 2, zweigleisiger Ausbau	Erstellung Entscheidung
Eisenbahnüberführung km –0,933, Strecke 6190, Kleine Elster, Ersatzneubau	Eingangsprüfung
Berlin–Dresden, Planfeststellungsabschnitt 3.1, Ausbau im Abschnitt Elsterwerda–Landesgrenze Brandenburg/Sachsen	Anhörungsverfahren
Eisenbahnüberführung km 46,397, Strecke 4027, Wainsdorf, Änderung der Überführung	Anhörungsverfahren
Berlin–Angermünde–Grenze D/PL (–Szczecin), Planfeststellungsabschnitt 2, Ausbau im Abschnitt Passow–Grenze D/PL	Planänderung im laufenden Verfahren
Schaffung 740 m Überholgleis Bahnhof Baruth (Mark), Strecke 6135	Eingangsprüfung
Eisenbahnüberführung, km 11,915 der Strecke 6033 und km 12,080 der Strecke 6177, Teltower Damm, Ersatzneubau	Anhörungsverfahren
Kreuzungsbauwerke Adlershof–Flughafen Schönefeld (km 12,800 der Strecke 6007-1, km 12,804 der Strecke 6142-2, km 0,842 der Strecke 6147-1 und km 0,593 der Strecke 6146) und Flughafen Schönefeld–Grünau (km 1,085 der Strecke 6146), Ersatzneubau	Anhörungsverfahren
Eisenbahnüberführung, km 15,008 der Strecke 6081, Pölnitzweg, Ersatzneubau	Anhörungsverfahren beim Land Berlin
Eisenbahnüberführung, km 21,947 der Strecke 6002 sowie km 21,943 der Strecke 608, Weißenseer Straße, Ersatzneubau	Erstellung Entscheidung
Eisenbahnüberführung und Kreuzungsbauwerk, km 0,662 der Strecke 6083, Boenkestraße, Änderung der Überführung und des Kreuzungsbauwerks	Eingangsprüfung
Eisenbahnüberführung Binnengraben, km 433,737, und Elsterbrücke, km 33,853 der Strecke 6253, Ersatzneubau	Eingangsprüfung
Wiesenburg–Medewitz–Roßlau, Planfeststellungsabschnitt 1, bauliche Änderung ab km 76,700 bis km 77,828 (neu) der Strecke 6118 und ab km 0,000 bis km 7,590 der Strecke 6414	Anhörungsverfahren

Quelle: EBA

27. Für welche Vorhaben (Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken [inklusive Brücken]) in Berlin und Brandenburg beabsichtigt die Bundesregierung bzw. die Deutsche Bahn AG (DB AG), in den Jahren 2024 und 2025 den Planungsauftrag zu erteilen?

Die Entscheidung zur Planungsaufnahme weiterer Maßnahmen des Bedarfsplans erfolgt grundsätzlich unter Berücksichtigung der verkehrlichen Wirkung und in Abhängigkeit der Haushaltsmittelbereitstellung.

Die Bundesregierung erteilt keine Planungsaufträge, weil diese sich für den Bedarfsplan Schiene aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz ergeben. Im Geltungsbereich des GVFG liegt die Zuständigkeit bei den Bundesländern.

28. Welcher Finanzierungsbedarf ergibt sich für die Vorhaben (Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken [inklusive Brücken]) in Berlin und Brandenburg bis zu ihrer Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme (bitte für jedes Projekt jahresgenau inklusive Gesamtsumme angeben), und wie plant die Bundesregierung bzw. die DB AG, diesen Finanzierungsbedarf zu decken (bitte die Finanzierungsquellen darstellen)?

Es wird auf den Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2021 auf Bundestagsdrucksache 20/7000 verwiesen. Die Deckung des Finanzbedarfs ist Aufgabe des Haushaltsgesetzgebers.

Welche Vorhaben anteilig mit Mitteln aus dem GVFG im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms gefördert werden sollen, wird von den Ländern vorgeschlagen. Der Bund hat diesbezüglich kein Initiativrecht. Nach aktuellem Stand sind keine Reaktivierungsvorhaben in Berlin und Brandenburg in die Kategorie „A“ des GVFG-Bundesprogramms endgültig aufgenommen.





