

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Görke, Caren Lay,
Luigi Pantisano, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Die Linke
– Drucksache 21/3423 –**

Planungsstand, Finanzierung und Umsetzung der Schienenverkehrsprojekte im Zusammenhang mit dem Strukturwandel in der Lausitz

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Verbesserung der Erreichbarkeit und die raumwirksame Vernetzung der Lausitz mit benachbarten Metropol- und Wirtschaftsregionen genießt im „Lausitzprogramm 2038“ oberste Priorität. Dafür sind jedoch erhebliche Engpässe in der Schieneninfrastruktur zu beseitigen, um das erwartete Wachstum des Personen- und Güterverkehrs aufnehmen zu können. In diesem Zusammenhang gibt es Schienenverkehrsprojekte in der Lausitz, welche in Anlage 4, Abschnitt 2 zu § 21 des Strukturstärkungsgesetzes enthalten sind. Zuständig für den Abschluss der Finanzierungsvereinbarungen zur Planung und Umsetzung der Maßnahmen des Strukturstärkungsgesetzes sind der Bund und die Deutsche Bahn (DB) Netz AG.

1. Welche konkreten Maßnahmen beinhalten jeweils die in der Vorbemerkung der Fragesteller angeführten Schienenverkehrsprojekte, die in der Lausitz im Zusammenhang mit dem Strukturwandel realisiert werden sollen (bitte für alle Vorhaben aufschlüsseln)?
2. Welchen gegenwärtigen Planungsstand haben diese Schienenverkehrsprojekte (bitte für alle Vorhaben aufschlüsseln)?
3. Welchen Finanzierungsstand haben diese Schienenverkehrsprojekte gegenwärtig (bitte für alle Vorhaben aufschlüsseln)?
4. Für welche Vorhaben wurden bereits Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen, und welche Planungsschritte sind dadurch ggf. abgedeckt (bitte für alle Vorhaben aufschlüsseln)?
5. Welcher Zeitplan wird für die in Rede stehenden Schienenverkehrsprojekte jeweils verfolgt (bitte für alle Vorhaben aufschlüsseln)?

6. Bis wann sollen die Planungen dieser Schienenverkehrsprojekte abgeschlossen sein (bitte für alle Vorhaben aufschlüsseln)?
7. Bis wann ist mit einer Fertigstellung der baulichen Realisierung zu rechnen (bitte für alle Vorhaben aufschlüsseln)?
15. Bei welchen Projekten bestehen Vereinbarungen mit den jeweiligen Ländern Brandenburg oder Sachsen bzw. (freiwillige) Verpflichtungen der Länder zur Übernahme von Planungskosten, und in welchem Umfang?

Die Fragen 1 bis 7 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) beinhaltet 21 Schieneninfrastrukturvorhaben, die dem Lausitzer Revier zugeordnet sind und die sich teils noch in einer frühen Planungsphase befinden. Angaben zur Inbetriebnahme sind bei Schieneninfrastrukturvorhaben frühestens nach Abschluss der Vorplanung (Leistungsphase 2 nach HOAI) möglich.

Im Übrigen wird auf die Anlage* verwiesen.

8. Wie werden die Vorhaben untereinander priorisiert (bitte die Priorisierung aller Vorhaben untereinander darstellen)?

Die Länder müssen die Projekte priorisieren, die abschließend durch das Bund-Länder-Koordinierungsgremium (BLKG) beschlossen werden. Dazu wurden die Mittel den Braunkohleregionen mit fester Quote zugeteilt. Eine darüber hinausgehende Priorisierung durch das BLKG findet nicht statt.

9. Verfolgt die Bundesregierung – über die im Zusammenhang mit dem Strukturstärkungsgesetz geplanten Projekte hinaus – weitere Vorhaben zur Anpassung bzw. zum Ausbau des Schienenverkehrs in der Lausitz, und welche sind das?

Neben dem Bedarfsplan finanziert der Bund mit einer Vielzahl an Förderprogrammen, wie z. B. dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und der Gleisanschlussförderung, weitere Schieneninfrastrukturprojekte, die zur Stärkung der Lausitzer Region beitragen. Der Freistaat Sachsen hat die Grunderneuerung der Straßenbahninfrastruktur in Görlitz für das GVFG-Bundesprogramm 2026–2030 angemeldet. Die vom Land Brandenburg angemeldete Grunderneuerung der Straßenbahninfrastruktur in Cottbus ist bereits anteilig in das GVFG-Bundesprogramm aufgenommen worden. Die Bundesregierung ist bereit zu prüfen, ob eine Beteiligung des Bundes an der Finanzierung weiterer Vorhaben in der Lausitz im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms möglich ist. Ein Förderantrag eines Unternehmens aus der Region auf Förderung im Rahmen der Gleisanschlussförderung wird derzeit von der Bewilligungsbehörde geprüft.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/3664 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

10. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um angesichts des im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD „spätestens“ angestrebten Kohleausstiegs 2038 die im Strukturstärkungsgesetz geplanten Projekte zu beschleunigen?

Das Kabinett hat am 17. Dezember 2025 den Entwurf für ein Infrastruktur-Zukunftsgesetz beschlossen. Ziel der darin vorgesehenen Maßnahmen ist es, Planungs- und Genehmigungsverfahren für alle Infrastrukturen spürbar zu vereinfachen, zu digitalisieren und erheblich zu beschleunigen. Während die Schieneninfrastrukturvorhaben des InvKG bereits seit dem Jahr 2023 im überragenden öffentlichen Interesse liegen, soll nun zusätzlich zuerkannt werden, dass sie der öffentlichen Sicherheit dienen und somit priorisiert werden. Hierdurch wird erreicht, dass ihnen in Abwägungsentscheidungen ein höheres Gewicht beigegeben wird und sie schneller genehmigt werden können.

11. Sind innerhalb der in der Vorbemerkung der Fragestellenden angeführten Schienenverkehrsprojekte Kostensteigerungen entstanden, wenn ja, aus welchem Grund, und in welcher Höhe (bitte für alle Vorhaben aufschlüsseln)?

Die Höhe des Aufstockungsbetrages bezieht sich auf die erstmalige Billigung des BLKG zur Finanzierung der Maßnahme aus InvKG-Mitteln.

Maßnahme	Grund	Summe der Aufstockung (inkl. BLKG-Risikoversorge i. H. v. 35 Prozent) in Euro
Strecke Berlin–Cottbus–Weißwasser–Görlitz (–Breslau)	Erweiterung Maßnahmenumfang	203 710 000
Strecke Lübbenau–Cottbus	Erweiterung Maßnahmenumfang	84 240 000
Strecke Cottbus–Forst	Erweiterung Maßnahmenumfang	64 802 000
Strecke Leipzig–Falkenberg – Cottbus	Erweiterung Maßnahmenumfang	508 420 000
Knoten Falkenberg	Erweiterung Maßnahmenumfang	50.000.000

Maßnahme	Grund	Summe der Aufstockung (inkl. BLKG-Risikoversorge i. H. v. 35 Prozent) in Euro
Strecke Lübbenau–Cottbus	Kostenerhöhung im Projektverlauf	243 811 150
Bahnhof Königs Wusterhausen	Kostenerhöhung im Projektverlauf	75 051 554
Knoten Ruhland	Kostenerhöhung im Projektverlauf	42 798 000

12. In welcher Höhe sind Mittel, die zuvor für das ICE-Instandhaltungswerk der DB in Cottbus eingeplant waren, freigegeben (siehe Bundestagsdrucksache 21/1512)?
13. Wird die Bundesregierung die in Frage 11 erfragten Kostensteigerungen über die freigegebenen Mittel aus dem ICE-Instandhaltungswerk kompensieren?
14. Wird mit diesen freigegebenen Mitteln aus dem ICE-Instandhaltungswerk der DB in Cottbus für andere Schienenverkehrsprojekte in der Lausitz geplant, wenn ja, für welche Vorhaben, in welcher Höhe (bitte für alle Vorhaben aufschlüsseln), und wenn nein, wofür sollen die Mittel eingesetzt werden?

Die Fragen 12 bis 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Finanzierung des Fahrzeuginstandhaltungswerks der Deutschen Bahn AG (DB AG) in Cottbus erfolgt aus Eigenmitteln der DB AG. Die gemäß ersten Überlegungen hierfür seinerzeit angedachten Mittel des InvKG i. H. v. einer Mrd. Euro wurden gemäß Beschluss des BLKG für die Ausfinanzierung bereits beschlossener brandenburgischer InvKG-Schieneninfrastrukturvorhaben sowie für vier weitere neu umsetzbare Schieneninfrastrukturvorhaben im Lausitzer Revier Brandenburg gebilligt. Zu den neuen Maßnahmen zählen der Ausbau des Bahnhofs Eisenhüttenstadt, der Ausbau des Bahnhofs Bischdorf, der Ausbau des Bahnhofs Cottbus und die Elektrifizierung der Strecke Cottbus–Guben–Grünberg bis zur deutsch-polnischen Grenze. Aufgestockte Vorhaben: Strecke Lübbenau–Cottbus, Knoten Ruhland, Strecke Cottbus–Forst, Strecke Leipzig–Falkenberg–Cottbus sowie Bahnhof Königs Wusterhausen und der Knoten Falkenberg.

Anlage 1

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Projektziel gem. InvKG	durch BLKG beschlossen	Planungsstand	vgl. Abschluss Lph 4 (Abschluss Planung)	Inbetriebnahme	Finanzierungsstand
1	Bahnhof Berlin-Schönefeld	Neubau 740m-Gleis	nein	Projektidee	offen	offen	offen
2	Bahnhof Berlin-Grünau	Spurplanoptimierung	nein	Projektidee	offen	offen	offen
3	Strecke Berlin-Grünau – Königs Wusterhausen	Ausbau auf bis zu 160 Kilometer pro Stunde, viergleisiger Ausbau Zeuthen – Königs Wusterhausen, Entflechtung S-Bahn und zweigleisige Fernbahndurchbindung Bahnhof Königs Wusterhausen	ja (BLKG-Beschluss mit reduziertem Maßnahmenumfanggriff)	Lph 1/2	vgl. 2033	offen*	Sammelfinanzierungsvereinbarung Planung InvKG
4	Bahnhof Königs Wusterhausen	Neubau 740m-Gleis und Anpassung Nordkopf	ja	Nordkopf: Lph 5-8 Südkopf: Lph 3/4	Nordkopf: vgl. 2022 Südkopf: vgl. 2026	Nordkopf: vgl. 2027 Südkopf: vgl. 2031	Nordkopf: Finanzierung Lph 1 bis 4 durch BB; Bau-Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen Südkopf: Teil-Finanzierung Lph 1 bis 4 durch BB; Sammelfinanzierungsvereinbarung Planung InvKG
5	Bahnhof Lübbenau	Elektrifizierung der Nebengleise und Spurplanänderung	ja	Lph 1/2	vgl. 2029	offen*	Sammelfinanzierungsvereinbarung Planung InvKG
6	Strecke Lübbenau – Cottbus	zweigleisiger Ausbau, Anpassung Spurplan Bahnhof Cottbus	ja	Strecke: Lph 5-8 Bahnhof Cottbus Süd: Lph 5-8	Strecke: 2025 Bahnhof Cottbus Süd: 2024	Strecke: vgl. 2027 Bahnhof Cottbus Süd: vgl. 2027	Strecke: Finanzierung Lph 1 bis 4 durch BB; Bau-Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen Bahnhof Cottbus Süd: Finanzierung Lph 1 bis 4 durch DB InfraGO AG; Bau-Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen
7	Bahnhof Cottbus	Schaffung eines 740m-Gleises	ja	Lph 5-8	2024	vgl. 2027	Bau-Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen
8	Bahnhof Eisenhüttenstadt	Erhöhung Durchfahrgeschwindigkeit auf bis zu 100 Kilometer pro Stunde und Modernisierung Behandlungsanlagen	ja	Projektstart	vgl. 2030	offen*	Sammelfinanzierungsvereinbarung Planung InvKG
9	Bahnhof Bischdorf	Schaffung eines 740m-Gleises und Errichtung eines ESTW/DSTW	ja	Projektstart	vgl. 2031	offen*	Sammelfinanzierungsvereinbarung Planung InvKG
10	Strecke Cottbus – Forst	Elektrifizierung	ja	Lph 1/2	vgl. 2031	offen*	Sammelfinanzierungsvereinbarung Planung InvKG
11	Strecke Graustein – Spreewitz	Elektrifizierung und Reaktivierung der Verbindungskurven, Schaffung von 740m-Gleisen in Spreewitz	ja	Lph 1/2	vgl. 2033	offen*	Sammelfinanzierungsvereinbarung Planung InvKG
12	Strecke Leipzig – Falkenberg – Cottbus	Ausbau auf bis zu 160 Kilometer pro Stunde und Errichtung von ESTW/DSTW, zweigleisige Einbindung in den Knoten Leipzig	ja (BLKG-Beschluss mit reduziertem Maßnahmenumfanggriff)	Lph 1/2	vgl. 2032	offen*	Sammelfinanzierungsvereinbarung Planung InvKG
13	Knoten Falkenberg	DSTW-Errichtung, 740m-Gleise und Spurplanoptimierung einschließlich Zulaufstrecken im künftigen Bedienbereich, Geschwindigkeitserhöhung auf bis zu 160 Kilometer pro Stunde (Strecke 6345) oder 120 Kilometer pro Stunde (Strecken 6133 und 6207)	ja (BLKG-Beschluss mit reduziertem Maßnahmenumfanggriff)	Lph 1/2	vgl. 2030	offen*	Sammelfinanzierungsvereinbarung Planung InvKG
14	Strecke Cottbus – Priestewitz – Dresden	Ausbau auf bis zu 160 Kilometer pro Stunde, zweigleisiger Begegnungsabschnitt zwischen Ruhland und Priestewitz, Blockverdichtung, Schaffung 740m-Gleise in Senftenberg Begegnungsabschnitt zwischen Ruhland und Priestewitz, Blockverdichtung, Schaffung 740m-Gleise in Senftenberg	nein	Projektidee	offen	offen	offen
15	Knoten Ruhland	Ausbau einschließlich Schwarzeide/Lauchhammer	ja	Lph 3/4	vgl. 2028	vgl. 2031	Finanzierung Lph 1 bis 2 durch BB; Sammelfinanzierungsvereinbarung Planung InvKG
16	Strecke Weißkollm Süd – Lohsa West	Neubau elektrifizierte Verbindungskurve	nein	Projektidee	offen	offen	offen
17	Strecke Cottbus – Guben – Grünberg	Elektrifizierung Guben – Grenze Deutschland/Polen	ja	Projektstart	vgl. 2030	offen*	Sammelfinanzierungsvereinbarung Planung InvKG
19	Strecke Berlin – Cottbus – Weißwasser – Görlitz (– Breslau)	zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung für 160 oder 200 Kilometer pro Stunde	ja	Strecke: Lph 1/2 1. Baustufe Bahnhof Görlitz: Lph 5-8	Strecke: vgl. 2034 1. Baustufe Bahnhof Görlitz: 2024	Strecke: offen* 1. Baustufe Bahnhof Görlitz: vgl. 2026	Strecke: Sammelfinanzierungsvereinbarung Planung InvKG; 1. Baustufe Bahnhof Görlitz: Finanzierung Lph 1 bis 4 durch SN; Bau-Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen
20	Strecke Dresden – Bautzen – Görlitz – Grenze Deutschland/Polen (– Zittau)	Ausbau auf bis zu 160 Kilometer pro Stunde und Elektrifizierung	nein	Projektidee	offen	offen	offen
21	Strecke Dresden – Bischofswerda – Wilthen – Zittau	Ausbau für Flügelverkehre Dresden – Görlitz/Zittau und Elektrifizierung	nein	Projektidee	offen	offen	offen
22	Strecke Arnsdorf – Kamenz – Hosena (– Hoyerswerda – Spremberg)	Ausbau auf bis zu 160 Kilometer pro Stunde und Elektrifizierung, Verbindungskurve Hosena	ja	Lph 1/2	vgl. 2031	offen*	Sammelfinanzierungsvereinbarung Planung InvKG

Legende
BB Land Brandenburg
BLKG Bund-Länder-Koordinierungsgremium
SN Freistaat Sachsen

Leistungsphasen (Lph) nach HOAI
1/2 Grundlagenermittlung/Vorplanung
3/4 Entwurfs-/Genehmigungsplanung
5-8 Bauphase

* Aufgrund des frühen Projektstands kann ein Inbetriebnahmedatum noch nicht verlässlich angegeben werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.