

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Michael Kellner, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Swantje Henrike Michaelsen und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Stand des Ausbaus der Ostbahn Berlin Müncheberg (–Kostrzyn nad Odra) und ihre Bedeutung als Projekt zur Stärkung der Resilienz im Bahnverkehr in Mitteleuropa

Die Ostbahn ist eine aktuell eingleisige, nicht elektrifizierte Bahnstrecke. Sie weist das Potential auf, eine zweite bedeutende Achse für den Güter- und Personenverkehr parallel zur bereits elektrifizierten zweigleisigen Bahnstrecken Berlin – Frankfurt (Oder) – Rzepin zu werden. Insbesondere bei der absehbar hohen Auslastung dieser Strecke benötigt es aus Sicht der Fragestellenden eine zweite elektrifizierte leistungsfähige parallele grenzüberschreitende Bahnstrecke. Dazu kommt eine hohe Bedeutung für den Regionalverkehr und absehbare Notwendigkeiten zur Taktverdichtung. Der Bundestag hatte in der 20. Wahlperiode im Rahmen des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes die Aufnahme der Ostbahn als ABS Berlin – Müncheberg – Grenze D/PL in den potentiellen Bedarf beschlossen. Bei positivem Nutzen-Kosten-Verhältnis ist ein Aufstieg in den vordringlichen Bedarf möglich. Nach Ansicht der Fragestellenden steigt die Bedeutung der Strecke angesichts der notwendigen Stärkung der Verteidigungsfähigkeit Mittel- und Osteuropas. In Spannungsfällen ist eine redundante Schieneninfrastruktur elementar für die glaubhafte Abschreckung möglicher Bedrohungen. Die polnische Seite hat die Fortführung der Strecke auf ihrem Staatsgebiet zweigleisig ausgebaut, die Elektrifizierung wird aktuell durchgeführt. Erneut droht der Fahrdraht an der deutschen Grenze zu enden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche konkreten Schritte sind nach Kenntnis der Bundesregierung zur Entwicklung bzw. zum Ausbau der Ostbahn bis zum Jahr 2036 geplant, und mit welchen Mitteln sollen diese realisiert werden?
2. Liegt die Bahnstrecke im Militärischen Grundeisenbahnnetz und ist eine Aufnahme geplant?
3. Welche Planungsaufträge hat die Deutsche Bahn bisher zum Ausbau der Strecke von welcher Seite erhalten?
4. Welche Finanzierungsvereinbarungen in welcher Höhe sind für Planung bzw. Baumaßnahmen entlang der Ostbahn beschlossen?
5. Welche Mittel aus dem Bundeshaushalt Einzelplan 14 Verteidigung sind für Planung und Bau von Maßnahmen entlang der Ostbahn vorgesehen?
6. Welche EU-Fördermittel sind für Planung und Bau der Strecke vorgesehen?

7. Welche konkreten Voraussetzungen müssten aus Sicht der Bundesregierung erfüllt sein, damit die Ostbahn vom potenziellen Bedarf in den vorranglichen Bedarf aufsteigen kann?
8. Erfolgte eine Bewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der Ostbahn im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung, und wenn nein, warum nicht?
9. Sofern eine Bewertung bereits erfolgt ist, was ist das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Bewertung?
10. Sofern keine Bewertung bisher erfolgte, bis wann ist mit einer Berechnung der Nutzen-Kosten-Bewertung zu rechnen?
11. Welche Bedeutung hat Resilienz, z. B. als Ausweichstrecke, bei der Bewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses?
12. Welche konkreten Gründe sprechen gegen eine Priorisierung der Ostbahn, obwohl die Strecke eine Ausweichfunktion für den hochbelasteten Korridor Berlin – Frankfurt (Oder) – Rzepin übernehmen könnte?
13. Hält die Bundesregierung die derzeitige starke Konzentration des Verkehrs Richtung Polen auf den Korridor über Frankfurt (Oder) aus sicherheitspolitischer Sicht für ausreichend resilient?
14. Wie wird aus sicherheitspolitischer Sicht die Überlegung der DB InfraGO bewertet, die Bahnstrecke Berlin Ostbahnhof – Frankfurt (Oder) für neun Monate vollständig zu sperren (vgl. www.rbb24.de/panorama/beitrag/2026/05/frankfurt-oder-fuerstenwalde-berlin-re1-vollsperrung-kritik-verkehrsmobilitaet.html)?
15. Wird die sicherheitspolitische Relevanz einer Eisenbahnstrecke bei der Einstufung im Bundesverkehrswegeplan systematisch berücksichtigt, und wenn nein, warum nicht?
16. Welche Rolle spielt die bereits laufende Elektrifizierung und Modernisierung der Strecke auf polnischer Seite bei der Bewertung des deutschen Streckenabschnitts?
17. Wie hoch ist der monetär bewertete Nutzen der Strecke als Ausweichstrecke?
18. Inwieweit wurde bei einer möglichen Planung des Ausbaus der Strecke berücksichtigt, dass die Strecke auf polnischer Seite bereits in die TEN-T Planung aufgenommen worden ist und die Elektrifizierung durchgeführt wird?
19. Hat sich die Bundesregierung gegenüber der Europäischen Kommission für eine nachträgliche Aufnahme der deutschen Ostbahn in das TEN-T-Kernnetz beziehungsweise das TEN-T-Netz eingesetzt, und wenn nein, warum nicht?
20. Welche Erwartungen hat die polnische Regierung gegenüber der deutschen Bundesregierung zum Ausbau beziehungsweise zur Bedeutung der Strecke vorgebracht?
21. Welche Gespräche hat die Bundesregierung seit 2021 mit der Europäischen Kommission, der polnischen Regierung und dem Land Brandenburg zur europäischen Einordnung und Finanzierung der Ostbahn geführt?

Berlin, den 10. Juni 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion