

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Christian Görke, Luigi Pantisano, Marcel Bauer, Lorenz Gösta Beutin, Violetta Bock, Jorrit Bosch, Dr. Fabian Fahl, Katalin Gennburg, Mareike Hermeier, Ina Latendorf, Caren Lay, Sahra Mirow, David Schliesing, Sascha Wagner und der Fraktion Die Linke

Ausbau der Bahnstrecke Berlin–Dresden und mögliche Reduzierung auf 160 km/h

Dem Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung zufolge soll die Infrastrukturgesellschaft der Deutschen Bahn DB InfraGO im Zusammenhang mit den erheblichen Verzögerungen beim Ausbau der Bahnstrecke Berlin–Dresden eine reduzierte Ausbauplanung für eine Höchstgeschwindigkeit von lediglich 160 km/h statt der bislang vorgesehenen 200 km/h prüfen. Hintergrund sollen unter anderem gestiegene Anforderungen im Planfeststellungsverfahren sowie der Wunsch nach geringeren baulichen Eingriffen sein (siehe www.maz-online.de/brandenburg/planungspanne-bei-dresdner-bahn-db-prueft-ausbau-der-strecke-nur-bis-tempo-160-statt-200-km-h-HQ32I67OSBGGTOVYWTI6LHREBU.html). Später hat die Deutsche Bahn dementiert, dass der Ausbau auf 200 km/h infrage stehe (www.tagesspiegel.de/berlin/verkehr-bahn-halt-am-ziel-tempo-200-zwischen-berlin-und-dresden-fest-15666000.html).

Die Bahnstrecke Berlin–Dresden zählt zu den wichtigsten Schienenverkehrsachsen zwischen der Bundeshauptstadt und Ostdeutschland. Der Ausbau ist nach Auffassung der Fragestellenden seit Jahren mit erheblichen Belastungen für Pendlerinnen und Pendler sowie den Regionalverkehr in Brandenburg verbunden. Insbesondere die Kommunen Rangsdorf und Zossen sind von Einschränkungen im Bahnverkehr, Verzögerungen bei Infrastrukturmaßnahmen sowie weiterhin bestehenden Bahnübergängen betroffen (www.berlin-dresden.de/abs-baustufe-2.html).

Bereits in der Vergangenheit gab es wiederholt Konflikte zwischen der Deutschen Bahn, dem Bund, dem Land Brandenburg und den betroffenen Kommunen über die Finanzierung der im Zuge des Ausbaus notwendigen Bahnüberführungen, Straßenunterführungen und die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge. Kommunen entlang der Strecke kritisierten dabei insbesondere mögliche erhebliche Eigenanteile an den Kosten kommunaler Straßenquerungen sowie die mangelnde Transparenz der Finanzierungsgrundlagen.

Vor allem in Rangsdorf, Zossen und weiteren betroffenen Gemeinden wurde wiederholt darauf hingewiesen, dass die Herstellung kreuzungsfreier Lösungen für den Ausbau auf 200 km/h zu erheblichen finanziellen Belastungen der kommunalen Haushalte führen könne (www.rangsdorf.de/news/13/886885/aktuelle-s/ausbau-der-dresdner-bahn-bis-2029.html). Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob die aktuell diskutierte Reduzierung der Ausbaugeschwindigkeit auf 160 km/h auch im Zusammenhang mit offenen Finanzierungs- und Kostenverteilungsfragen bei Brücken- und Unterführungsbauwerken steht.

Nach Angaben der Deutschen Bahn verzögert sich die Fertigstellung des Projekts inzwischen um mehrere Jahre bis mindestens 2033 (www.diebrandenburger.de/wirtschaft/ausbau-der-bahnstrecke-berlindresden-verzoegert-sich-voraussichtlich-bis-2033-3120944). Gleichzeitig werden von der Deutschen Bahn vertraglich vereinbarte Leistungen nicht erbracht, weshalb das Land Brandenburg nach Medienberichten Ausgleichszahlungen in Millionenhöhe einbehält.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die DB InfraGO AG
 - a) derzeit prüft oder
 - b) geprüft hat,den Ausbau der Bahnstrecke Berlin–Dresden im Abschnitt Blankenfelde–Wünsdorf-Waldstadt lediglich für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h statt der ursprünglich vorgesehenen 200 km/h umzusetzen?
2. Liegen der Bundesregierung Erklärungen für die Äußerungen des Brandenburger Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur angeblichen Prüfung der Reduktion der Höchstgeschwindigkeit vor, während die Deutsche Bahn eine solche Prüfung dementiert (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?
3. Welche konkreten Gründe nach Kenntnis der Bundesregierung liegen bzw. lagen ggf. dieser Prüfung (siehe Frage 1) zugrunde, insbesondere hinsichtlich der im Planfeststellungsverfahren genannten höheren Umwelanforderungen sowie möglicher Finanzierungs- und Kostenverteilungsfragen bei Bahnüberführungen, Straßenunterführungen und der Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge?
4. Welche Auswirkungen hätte nach Kenntnis der Bundesregierung die genannte mögliche Reduzierung der angezielten Maximalgeschwindigkeit auf
 - a) die geplanten Fahrzeitverkürzungen im Fern- und Regionalverkehr und damit auch für die Umsetzung des Deutschlandtaktes,
 - b) die Anzahl der ursprünglich vorgesehenen Bahnüberführungen und Bahnübergänge,
 - c) die Leistungsfähigkeit des Korridors Berlin–Dresden sowie
 - d) die verkehrspolitischen Ziele des Bundes im Rahmen der Schieneninfrastrukturplanung?
5. Welche Mehrkosten beziehungsweise Einsparungen wären nach Kenntnis der Bundesregierung mit der genannten möglichen Reduzierung der angezielten Maximalgeschwindigkeit verbunden, insbesondere hinsichtlich notwendiger Brücken-, Unterführungs- und Kreuzungsbauwerke?
6. Welche Kostenanteile müssten nach Kenntnis der Bundesregierung bei einem Ausbau für 200 km/h beziehungsweise bei einer reduzierten Ausbauvariante für 160 km/h im genannten Abschnitt (s. o.) jeweils von den betroffenen Kommunen getragen werden?
7. Welche Schlussfolgerung zieht die Bundesregierung aus der Kritik betroffener Kommunen (siehe Vorbemerkung der Fragesteller), wonach die Finanzierung notwendiger Bahnüberführungen und Unterführungen zu erheblichen Belastungen kommunaler Haushalte führen würde?
8. Welche Gespräche haben nach Kenntnis der Bundesregierung zwischen Deutscher Bahn, Bund, Land Brandenburg, Land Sachsen und den betrof-

- fenen Kommunen zur Finanzierung der notwendigen Kreuzungsbauwerke stattgefunden (bitte mit Datum, Teilnehmenden und Ergebnissen auflisten)?
9. Welche Schlussfolgerung zieht die Bundesregierung aus der Aussage des brandenburgischen Verkehrsministeriums, wonach ein Ausbau auf 160 km/h „wesentlich geringere Eingriffe“ verursachen würde (www.maz-online.de/brandenburg/planungspanne-bei-dresdner-bahn-db-prueft-ausbau-der-strecke-nur-bis-tempo-160-statt-200-km-h-HQ32I67OSBGGTOVYWTI6LHREBU.html)?
 10. Welche Konsequenzen ergeben sich nach Kenntnis der Bundesregierung aus der vierjährigen Verzögerung des Gesamtprojekts zwischen Berlin und Dresden für Pendlerinnen und Pendler sowie den Regionalverkehr im Süden Brandenburgs (www.tagesspiegel.de/berlin/ausbaustrecke-berlin-dresden-spaeterer-ausbau-der-strecke-berlin-dresden-kritik-an-bahn-15434219.html)?
 11. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung gemeinsam mit der Deutschen Bahn, um die derzeitigen Einschränkungen der Linien RB10 und RB24, insbesondere im Bereich Rangsdorf und Zossen, kurzfristig zu verbessern (<https://www.maz-online.de/lokales/teltow-flaeming/pendlerbriefing-teltow-flaeming-fahrplanaenderungen-und-baustellen-19-5-2026-ISVN3U2D2VCAVDZZVRU3GSBUJA.html> und www.bahn.de/service/fahrplaene/a61816e8-a6f2-4987-be3c-a4158c21ee73)?
 12. Warum werden nach Kenntnis der Bundesregierung die vom Land Brandenburg einbehaltenen Vertragsstrafen beziehungsweise Ausgleichszahlungen der Deutschen Bahn in Höhe von rund 6,9 Mio. Euro (www.maz-online.de/brandenburg/planungspanne-bei-dresdner-bahn-db-prueft-ausbau-der-strecke-nur-bis-tempo-160-statt-200-km-h-HQ32I67OSBGGTOVYWTI6LHREBU.html) nicht für zusätzliche Entlastungsmaßnahmen im Regionalverkehr verwendet?
 13. Hält die Bundesregierung einen Schienenersatzverkehr bis Wünsdorf-Waldstadt weiterhin für nicht sinnvoll (www.rangsdorf.de/news/13/1228630/aktuelles/keine-kurzfristige-verbesserung-bei-bahnverbindungen.html), und wenn ja, auf welcher fachlichen Grundlage?
 14. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit einer vollständigen Fertigstellung des Ausbaus der Bahnstrecke Berlin–Dresden einschließlich aller Bahnhofs- und Stellwerksarbeiten im Bereich Zossen?

Berlin, den 12. Juni 2026

Heidi Reichinnek, Sören Pellmann und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.