

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Görke, Luigi Pantisano, Marcel Bauer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Die Linke  
– Drucksache 21/6517 –**

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

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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 Ausbauvariante 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-d-b-prueft-ausbau-der-strecke-nur-bis-tempo-160-statt-200-km-h-HQ32I67OSBGGTOVYWTI6LHREBU.html](http://www.maz-online.de/brandenburg/planungspanne-bei-dresdner-bahn-d-b-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-1566600.html](http://www.tagesspiegel.de/berlin/verkehr-bahn-halt-am-ziel-tempo-200-zwischen-berlin-und-dresden-fest-1566600.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](http://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/aktuelles/ausbau-der-dresdner-bahn-bis-2029.html](http://www.rangsdorf.de/news/13/886885/aktuelles/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 AG verzögert sich die Fertigstellung des Projekts inzwischen um mehrere Jahre bis mindestens 2033 ([www.diebrandenburger.de/wirtschaft/ausbau-der-bahnstrecke-berlindresden-verzoegert-sich-vo-raussichtlich-bis-2033-3120944](http://www.diebrandenburger.de/wirtschaft/ausbau-der-bahnstrecke-berlindresden-verzoegert-sich-vo-raussichtlich-bis-2033-3120944)). Gleichzeitig werden von der Deutschen Bahn AG vertraglich vereinbarte Leistungen nicht erbracht, weshalb das Land Brandenburg nach Medienberichten Ausgleichszahlungen in Millionenhöhe einbehält.

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 in Frage 1 genannten Prüfung zugrunde, insbesondere hinsichtlich der im Planfeststellungsverfahren genannten höheren Umweltaforderungen sowie möglicher Finanzierungs- und Kostenverteilungsfragen bei Bahnüberführungen, Straßenunterführungen und der Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein.

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?

Es ist davon auszugehen, dass eine Verringerung der Streckengeschwindigkeit auf dem genannten Abschnitt zu Fahrzeitverlängerungen führt. Hinsichtlich der Bahnübergänge sieht die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vor, dass diese auf Strecken mit einer zulässigen Geschwindigkeit von über 160 km/h

unzulässig und durch niveaufreie Kreuzungen zu ersetzen sind. Zudem ist der Ersatz von Bahnübergängen durch Unter- und Überführungen ein wichtiges Element zur Steigerung der Verkehrssicherheit, da an Bahnübergängen immer wieder schwere Unfälle zu verzeichnen sind.

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?

Eine Reduzierung der Streckengeschwindigkeit führt voraussichtlich zu geringfügigen Kosteneinsparungen.

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 in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Abschnitt 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?

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

Die in den Projektabschnitten der ABS Berlin – Dresden bestehenden Bahnübergänge werden bei einem Ausbau auf eine Geschwindigkeit von 200 km/h durch niveaufreie Bahnübergänge ersetzt. Dabei tragen die Kreuzungsbeteiligten je ein Drittel der Kosten. Sind Kommunen als Straßenbaulasträger betroffen, so wird der kreuzungsbedingte, kommunale Anteil hälftig von Bund und Land getragen.

8. Welche Gespräche haben nach Kenntnis der Bundesregierung zwischen der Deutschen Bahn AG, dem Bund, dem Land Brandenburg, dem Land Sachsen und den betroffenen Kommunen zur Finanzierung der notwendigen Kreuzungsbauwerke stattgefunden (bitte mit Datum, Teilnehmenden und Ergebnissen auflisten)?

Es finden regelmäßige Abstimmungen zwischen der DB InfraGO AG, den Ländern und den betroffenen Gemeinden statt. Zu Details dieser Abstimmungen liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

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-HQ32167OSBGGTOVYWT16LHREBU.html](http://www.maz-online.de/brandenburg/planungspanne-bei-dresdner-bahn-db-prueft-ausbau-der-strecke-nur-bis-tempo-160-statt-200-km-h-HQ32167OSBGGTOVYWT16LHREBU.html))?

Die baulichen und bautechnologischen Randbedingungen, insbesondere im Bereich der Moorstellen, bleiben unverändert bestehen.

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](http://www.tagesspiegel.de/berlin/ausbaustrecke-berlin-dresden-spaeterer-ausbau-der-strecke-berlin-dresden-kritik-an-bahn-15434219.html))?

Die Verzögerungen im Planfeststellungsverfahren für die 2. Baustufe wirken sich auch auf das Projekt Umbau Bf Zossen aus. Somit verlängert sich die Bauzeit in Zossen und die Auswirkungen auf den Regionalverkehr bleiben bestehen. Die mit den Bauarbeiten der 2. Baustufe notwendige Vollsperrung der Strecke zwischen Blankenfelde und Großhain verschiebt sich von ursprünglich 2028/2029 vsl. in die Jahre 2032/2033.

11. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG, um die derzeitigen Einschränkungen der Linien RB (Regionalbahn)10 und RB24, insbesondere im Bereich Rangsdorf und Zossen, kurzfristig zu verbessern ([www.maz-online.de/lokales/teltow-flaeming/pendler-briefing-teltow-flaeming-fahrplanaenderungen-und-baustellen-19-5-2026-ISVN3U2D2VCAVDZZVRU3GSBUJA.html](http://www.maz-online.de/lokales/teltow-flaeming/pendler-briefing-teltow-flaeming-fahrplanaenderungen-und-baustellen-19-5-2026-ISVN3U2D2VCAVDZZVRU3GSBUJA.html) und [www.bahn.de/service/fahrplaene/a61816e8-a6f2-4987-be3c-a4158c21ee73](http://www.bahn.de/service/fahrplaene/a61816e8-a6f2-4987-be3c-a4158c21ee73))?
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](http://www.rangsdorf.de/news/13/1228630/aktuelles/keine-kurzfristige-verbesserung-bei-bahnverbindungen.html)), und wenn ja, auf welcher fachlichen Grundlage?

Die Fragen 11 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Durch die Baumaßnahmen in Zossen fährt der RB24 bis Blankenfelde. Als Alternative stehen derzeit der RE8 (stündlich) und der RB10 in der Hauptverkehrszeit bis Rangsdorf zur Verfügung.

12. Warum werden nach Kenntnis der Bundesregierung die vom Land Brandenburg einbehaltenen Vertragsstrafen beziehungsweise Ausgleichszahlungen der Deutschen Bahn AG 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](http://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?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

14. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit einer vollständigen Fertigstellung des Ausbaus der Bahnstrecke Berlin–Dresden, einschließlich aller Bahnhofs- und Stellwerksarbeiten im Bereich Zossen?

Die Fertigstellung des Ausbaus der Strecke Berlin – Dresden, 2. Baustufe erfolgt voraussichtlich 2033.