

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Görke, Isabelle Vandre, Luigi Pantisano, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Die Linke
– Drucksache 21/6481 –

Geplante Vollsperrung beim Regionalexpress 1 ab dem Jahr 2029 zwischen Berlin und Frankfurt (Oder)

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Regionalexpress 1 (RE1) soll ab dem Jahr 2029 zwischen Berlin (Ostbahnhof/Ostkreuz) und Frankfurt (Oder) zeitweise voll gesperrt werden (s. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/5352 und www.zeit.de/news/2026-05/18/sorgenkind-re1-mit-vielen-ausfaellen-sperrungen-angekündigt, im Folgenden „geplante Vollsperrung“). Nachdem zunächst über eine neunmonatige Vollsperrung ab Januar 2029 berichtet worden war, sind gegenwärtig die genaue Dauer und die Zeiträume der geplanten Vollsperrung unklar (www.rbb24.de/panorama/beitrag/2026/06/re1-vollsperrung-2029-vom-tisch-deutsche-bahn.html, im Folgenden „geplante Vollsperrung“).

1. Welche Baumaßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der geplanten Vollsperrung vorgesehen (bitte einzeln mit Abschnitten und Zeitraum auflisten)?

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) teilt mit, dass im Zeitraum von Januar bis September 2029 aktuell folgende Baumaßnahmen geplant sind:

- Ca. 50 neue Weichen,
- Ca. 90 km Gleiserneuerung,
- acht neue Stellwerke,
- sechs Bahnübergangs-Erneuerungen,
- 110 km neue Oberleitung (inklusive neuer Masten),
- zwei Bahnsteige auf 210 m verlängern (Briesen),
- neue Brücke an der A10,
- neue Personenüberführung in Hangelsberg,
- ETCS von Erkner bis Kunowice (Polen),

– Erweiterung drei Gleise auf 740 m (Frankfurt (Oder)).

2. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung schon klar, ob die geplante Vollsperrung die ganze geplante Zeit den ganzen Abschnitt von Berlin (Ostbahnhof/Ostkreuz) bis Frankfurt (Oder) trifft, oder wann genau ist welcher Teilabschnitt voraussichtlich gesperrt?

Nach Angaben der DB AG konzentrieren sich die aktuell geplanten Baumaßnahmen auf den Streckenabschnitt zwischen Hangelsberg und Frankfurt (Oder). Einzelmaßnahmen mit geringeren Auswirkungen sind zwischen Erkner und Hangelsberg geplant. Die genaue Baustellenreihung, die Wahl der Sperrart (Vollsperrung oder eingleisige Sperrung) und zeitliche Dauer der Sperrungen ist Gegenstand der gemäß Delegiertem Beschluss (EU) 2017/2075 der Kommission vom 4. September 2017 laufenden Abstimmungen mit den Zugangsberechtigten.

3. Warum ist es nach Kenntnis der Bundesregierung nicht möglich, die geplante Vollsperrung zu vermeiden und stattdessen eingleisig zu sanieren?

Nach Angaben der DB AG können bestimmte Arbeiten aus technischen Gründen oder aufgrund arbeitsschutzrechtlicher Anforderungen nicht unter eingleisiger Betriebsführung durchgeführt werden. Hierzu zählen insbesondere Arbeiten an Weichenverbindungen sowie an der Leit- und Sicherungstechnik. Darüber hinaus kann auch der Anspruch an eine hohe Baueffizienz ein maßgeblicher Grund für die Entscheidung zugunsten einer Vollsperrung sein.

4. Warum ist nach Kenntnis der Bundesregierung der geplante Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung über die Bundesautobahn (A) 10 schon nach weniger als 30 Jahren nötig (siehe www.moz.de/nachrichten/brandenburg/sperrung-re1-das-alles-will-die-bahn-zwischen-berlin-und-frankfurt-bauen-79079988.html), und warum kann der Ersatzneubau nicht wie der Bau Ende der 1990er-Jahre nur mit geringen Unterbrechungen des gesamten Bahnverkehrs erfolgen?

Nach Angaben der DB AG handelt es sich hierbei nicht um den Ersatzneubau der bestehenden Eisenbahnüberführung über die A 10, sondern um den Neubau einer westlich davon gelegenen Überführung, die im Zuge des Ausbaus der Anschlussstelle erforderlich wird.

5. Inwiefern und gegebenenfalls weshalb muss nach Kenntnis der Bundesregierung der Bahnhof Köpenick im Rahmen der geplanten Vollsperrung 2029 geschlossen werden, zumal er erst 2027 neu eröffnen soll?

Zum detaillierten Sperrpausenkonzept für 2029 können seitens der DB AG derzeit noch keine belastbaren Aussagen getroffen werden, da hierfür unter anderem die Abstimmung verschiedener Einzelmaßnahmen und Projekte erforderlich ist.

6. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung durch die geplante Vollsperrung für Beschäftigte bzw. Pendlerinnen und Pendler in Ostbrandenburg?

7. Welche Auswirkungen der geplanten Vollsperrung erwartet die Bundesregierung auf Schülerinnen und Schüler sowie Studierende der Universitäten im Einzugsgebiet des RE1?

Aufgrund des sachlichen Zusammenhangs werden die Fragen 6 und 7 gemeinsam beantwortet.

Sofern Züge im Schienenpersonennahverkehr ausfallen müssen, werden diese im Auftrag der Eisenbahnverkehrsunternehmen durch Busse ersetzt. Im Schienenpersonenfernverkehr wird zusätzlich zum Busersatzverkehr geprüft, ob sinnvolle Umleitungen über andere Strecken angeboten werden können.

8. Mit welchen Fahrgastverlusten im Regionalverkehr durch die geplante Vollsperrung rechnet die Bundesregierung infolge der Baumaßnahmen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Kenntnisse vor.

9. Wie schätzt die Bundesregierung die wirtschaftlichen Folgen der geplanten Vollsperrung für Ostbrandenburg ein?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Kenntnisse vor.

10. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Aussagen der Güterbahnverbände, „monatelange Streckensperrungen [...] rauben den Bahnen die Geschäftsgrundlage“ bzw. der daraus folgenden Forderung, „statt der kompletten Schließung kilometerlanger Abschnitte die Baustellen so einzurichten, dass der Verkehr teilweise weiter rollen kann“ (www.vdv-dasmagazin.de/sperrungen-und-fehlende-umleitungen-gueterbahnen-befuerchten-den-ruin), und was bedeutet dies für die geplante Vollsperrung des RE1?

Hierzu wird auf die Antworten zu den Fragen 2 und 3 verwiesen.

11. Wie ist die prozentuale Auslastung auf der Strecke der geplanten Vollsperrung, also von Berlin (Ostkreuz/Ostbahnhof) bis Frankfurt (Oder) derzeit?

Die Auslastung der Strecke hängt vom jeweiligen Jahres- und Wochengang der Verkehre im Schienenpersonenfernverkehr, im Schienenpersonennahverkehr sowie im Schienengüterverkehr ab. Nach Angaben der DB AG liegt die mittlere Auslastung im maßgeblichen Abschnitt, bezogen auf die Nennleistung (Zugzahl bei optimaler Betriebsqualität), zwischen 110 und 125 Prozent.

12. Warum genau zählt nach Kenntnis der Bundesregierung die geplante Vollsperrung nicht als sogenannte Korridorsanierung (www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/korridorsanierung-fuer-die-schiene.html), obwohl sie zumindest als Vollsperrung und vom Zeitumfang her dieser Sanierungsart entspricht (bitte genau begründen, warum diese Strecke nicht zum Hochleistungsnetz gezählt wird, auch vor dem Hintergrund der internationalen Verbindung Richtung Polen)?

Nach Auskunft der DB AG zählt die Strecke zum Hochleistungsnetz, ist jedoch aufgrund des Anlagenzustands und des laufenden Ausbauprojektes nicht Bestandteil der Korridorsanierungen.

13. Wer wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten für den Ersatzverkehr im Fall der geplanten Vollsperrung tragen, und prüft die Bundesregierung, ob diese Kosten aufgrund des Umfangs der Sperrung wie bei den Korridorsanierungen aufgeteilt werden könnten?

Die Kosten für den Schienenersatzverkehr sind abseits der in § 11c BSWAG festgelegten Generalsanierungen/Hochleistungskorridore regulär durch das leistungserbringende Eisenbahnverkehrsunternehmen zu tragen. Grundlage hierfür bilden die Festlegungen in den Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) der DB InfraGO AG.

Zusätzlich können je nach Verkehrsvertrag weitere Regelungen zur Abrechnung zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr getroffen werden.

14. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die neue Abstellanlage am Bahnhof Frankfurt (Oder) schon aktuell für den Betrieb des Bahnverkehrs von Berlin über Frankfurt (Oder) von enormer Bedeutung wäre, und wenn ja, wie ist die Verschiebung dieses Baus auf das Jahr 2029 (siehe Antwort zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 21/5352) mit dieser Bedeutung vereinbar?

Die DB AG teilt mit, dass die Abstellanlage eine große Bedeutung für den Schienenpersonennahverkehr hat, vorrangig für den RE1 und dem damit in Verbindung stehenden angelaufenen Fahrzeughochlauf (Auflängung der Züge). Daneben kann die Abstellanlage zukünftig auch eine flexiblere Nutzung der Bahnsteiggleise in Frankfurt (Oder) ermöglichen. Die Finanzierung des Projekts erfolgt aus der LuFV 8.7. Bis zur Inbetriebnahme der Abstellanlage Frankfurt (Oder) müssen bestehende Kapazitäten und tragfähige Alternativen genutzt werden. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen melden dafür die Nutzung der Abstellanlagen in den jeweiligen Fahrplanjahren bei der DB InfraGO AG an. Die Zuweisung der vorhandenen Kapazitäten durch die DB InfraGO AG erfolgt im Rahmen eines standardisierten und regulierten Vergabeprozesses. Die zeitliche Verschiebung der Baumaßnahme ist im Wesentlichen auf planfeststellungsrechtliche Anforderungen in den Bereichen Lärmschutz und Entwässerung zurückzuführen.

15. Welche Folgen hätte die geplante Vollsperrung nach Kenntnis der Bundesregierung für den internationalen Zugverkehr Richtung Polen?

Es wird auf die Antwort auf Frage 6 verwiesen.

16. War die Bundesregierung und/oder die Deutsche Bahn AG bereits mit Polen und gegebenenfalls mit anderen Ländern im Austausch zu der geplanten Vollsperrung, und wenn ja, wann, und mit welchem Ergebnis?

Die DB AG teilt mit, dass mit der PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. zweimal im Jahr Abstimmungen zu internationalen Baumaßnahmen stattfinden. Die geplante Sperrung 2029 wurde erstmalig im Oktober 2025 bekannt gegeben und in die gemeinsame Planung übernommen. Im März 2026 wurde das polnische Infrastrukturministerium ebenfalls über die geplante Sperrung informiert.

17. Wie viele langfristig eingeplante „Instandhaltungscontainer“ (siehe Antwort zu Frage 6 auf Bundestagsdrucksache 21/5352) hat es nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2022 auf der Strecke des RE1 gegeben?

Nach Angaben der DB AG werden Instandhaltungscontainer auf der Strecke in der Regel alle vier Wochen je Fahrtrichtung eingesetzt. Auf dem Abschnitt Berlin Ostendgestell–Frankfurt (Oder) waren mit Stand Juni 2026 insgesamt 212 Instandhaltungscontainer vorhanden.

18. Wie viele der in Frage 17 genannten „Instandhaltungscontainer“ wurden seit 2022 nach Kenntnis der Bundesregierung tatsächlich von der DB InfraGO für Instandhaltungsarbeiten genutzt (bitte absolute Zahl und Prozentzahl angeben)?

Die DB AG teilt mit, dass in 136 Instandhaltungscontainer (64 Prozent) Instandhaltungsmaßnahmen umgesetzt wurden. Im Jahr 2026 liegt die Quote bisher bei 72 Prozent.

19. Welche Umleiterstrecken und Ersatzverkehrskonzepte sind nach Kenntnis der Bundesregierung während der geplanten Vollsperrung vorgesehen?

Über die Antwort auf Frage 6 hinaus ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass Züge des Güterverkehrs je nach Sperrzustand mit Richtungswechsel in Frankfurt (Oder) über Cottbus umgeleitet werden oder den Grenzübergang Horka nutzen.

20. Wie soll während der geplanten Vollsperrung die Anbindung von Frankfurt (Oder), Fürstenwalde/Spree und weiteren Kommunen an Berlin sichergestellt werden?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Kenntnisse vor.

21. Bietet die Ostbahn als Umleitungsstrecke für die geplante Vollsperrung nach Kenntnis der Bundesregierung ausreichend Kapazität, oder müsste sie erst ertüchtigt werden, und wenn ja, wie?

Die DB AG teilt mit, dass die Ostbahn mit dem aktuellen Zugprogramm im Schienenpersonennahverkehr ausgelastet ist. Umleitungen von Zügen sind nur dann möglich, wenn Züge im Schienenpersonennahverkehr durch Busse ersetzt werden.

22. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung geprüft, ob während der geplanten Vollsperrung der parallel fahrende Regionalbahn (RB) 36 über Berlin – Königs Wusterhausen – Storkow – Frankfurt (Oder) als Ausweichstrecke aufgewertet werden könnte (z. B. durch einen 30-Minuten-Takt bzw. Schienenersatzverkehr von Briesen mit dem Bus nach Müllrose bzw. von Fürstenwalde nach Storkow), um die Anschlüsse zur Bahn zu sichern?

Nach Angaben der DB AG hat die Prüfung einer Taktverdichtung der RB36 ergeben, dass die vorhandene Infrastruktur für dieses Zugprogramm nicht ausgelegt ist. Die Planungen zu Art und Umfang des erforderlichen Ersatzverkehrs

für die von der Sperrung betroffenen Linien des Regionalverkehrs werden aufgenommen, sobald das konkrete Sperrkonzept vorliegt.

23. Welche Kosten werden nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit für die gesamten Maßnahmen im Rahmen der geplanten Vollsperrung veranschlagt?

Der genaue Umfang (inklusive Verhältnis zwischen Vollsperrung und eingleisiger Sperrung) und Inhalt des Baubündels befinden sich derzeit noch in Prüfung, so dass die DB InfraGO AG zum aktuellen Zeitpunkt noch keine belastbare Aussage zu den Kosten treffen kann.

24. Welche Anteile der in der Frage zuvor genannten Kosten entfallen auf die Erneuerung der Infrastruktur, welche auf Erweiterungen und welche auf Maßnahmen im Zusammenhang mit Tesla?

Die DB AG teilt mit, dass die ETCS-Ausrüstung des Abschnitts Frankfurt (Oder) (a)–Erkner einschließlich der Oderbrücke als Ankermaßnahme für die Sperrung vorgesehen ist. Daher wird ein wesentlicher Teil der Kosten auf die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik entfallen. Im Bereich des Bahnhofsfangschleuse, insbesondere für das Industriegebiet Freienbrink Nord mit der dortigen Ansiedlung unter anderem von Tesla, ist vorgesehen, den neuen Güter- und Personenbahnhof bereits bis Ende 2026 vollständig in Betrieb zu nehmen.

25. Welche Abstimmungen gab es bislang zwischen Bund, Land Brandenburg, den betroffenen Kommunen, dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, ODEG (Ostdeutsche Eisenbahn) und Deutscher Bahn zu der geplanten Vollsperrung?

Die Bundesregierung ist an den laufenden Abstimmungen nicht beteiligt.

26. Wann sollen Öffentlichkeit, Kommunen und Fahrgastverbände verbindlich über Art und Umfang der Einschränkungen durch die geplante Vollsperrung informiert werden?

Nach Auskunft der DB AG erfolgt die Information der Öffentlichkeit, der Kommunen sowie der Fahrgastverbände nach Abschluss der offiziellen Marktkonsultation und Vorliegen einer begründeten Entscheidung.

27. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Zeitplan für die Fahrsteigverlängerung der Bahnhöfe des RE1, an denen bisher kein Einsatz der längeren Züge der Reihe „Desico HC 8-Teiler“ möglich ist (bitte pro Bahnhof einen Zeitplan angeben)?

Die DB AG teilt mit, dass mit der derzeit gesicherten Finanzierung im Projekt i2030 RE1 2BS die gestaffelte Verlängerung der Bahnsteiglängen auf 220 m für den Einsatz der Fahrzeuge der Baureihe „Desiro HC (8-Teiler)“ an folgenden Verkehrsstationen vorgesehen ist:

- Potsdam Park Sanssouci – Fertigstellung 2025 erfolgt,
- Hangelsberg – zum aktuellen Stand wird die verkehrliche Nutzbarkeit der Bahnsteige zum 14.08.2026 für achteilige Züge bestätigt,

- Berkenbrück, Jacobsdorf (Mark), Pillgram – Fertigstellung bis vsl. Ende 2026,
- Götz, Groß Kreutz – vsl. 2028 (BA 1), vsl. 2031 (BA 2),
- Ziltendorf, Briesen – Fertigstellung vsl. 2029.

28. Gibt es während der geplanten Vollsperrung auch umfangreiche Bauarbeiten auf der A12 zwischen Berlin und Frankfurt (Oder), und wenn ja, wann, und in welchem Abschnitt?

Nach Auskunft der Autobahn GmbH des Bundes sind im genannten Zeitraum keine umfangreichen Bauarbeiten vorgesehen.

29. War die Bundesregierung oder die Deutsche Bahn AG im Austausch mit der Autobahn GmbH, um die geplante Vollsperrung so mit Baustellen auf der A12 abzustimmen, dass zumindest immer eine der beiden Verkehrswege voll nutzbar ist, wenn ja, mit welchem Ergebnis, und wenn nein, wann ist dies geplant?

Die Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern steht nach Angaben der DB AG noch aus.

30. Wie lange soll nach Kenntnis der Bundesregierung die Strecke der geplanten Vollsperrung, also von Berlin (Ostkreuz/Ostbahnhof) bis Frankfurt (Oder), nach der Sperrung bzw. den Bauarbeiten baufrei bleiben?

Nach Mitteilung der DB AG bemisst sich die Dauer der Baufreiheit nach dem Zeitraum der Sperrung. Im Falle von Berlin Ostkreuz/Ostbahnhof bis Frankfurt (Oder) ist die genaue Baustellenreihung, die Wahl der Sperrart (Vollsperrung oder eingleisige Sperrung) und zeitliche Dauer der Sperrungen noch Gegenstand der laufenden Abstimmungen mit den Zugangsberechtigten.

31. Erwartet die Bundesregierung ein erhöhtes Passagieraufkommen auf der Linie RE1 (vor und/oder nach der geplanten Vollsperrung), und wenn ja, ist dann eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel geplant, bzw. wenn dies nicht geplant ist, welche Pläne hat die Bundesregierung, damit die Länder Brandenburg und Sachsen-Anhalt trotz angespannter Haushaltslagen mit der Situation zurechtkommen?

Die Zuständigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs liegt gemäß der föderalen Struktur in Deutschland bei den Ländern. Der Bund unterstützt die Länder bei der Erfüllung dieser Aufgabe mit finanziellen Mitteln über das Regionalisierungsgesetz. Die Länder bzw. deren Aufgabenträger bestellen die Verkehrsleistungen bei den Verkehrsunternehmen und schließen mit diesen Verkehrsverträge ab. Der Bund ist in die Gestaltung des Angebots und die Abwicklung der Verkehre vor Ort nicht eingebunden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.