

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Görke, Violetta Bock, Marcel Bauer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Die Linke
– Drucksache 21/7976 –**

Status – Verkehrliche Bewertung und Finanzierung des Ausbaus der Ostbahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Die eingleisige, nicht elektrifizierte Schienenstrecke Berlin–Küstrin-Kietz–Grenze D/PL (Ostbahn, RB26) verbindet die Metropolregion Berlin/Brandenburg mit der Republik Polen. Der durchgehende zweigleisige Ausbau der Strecke und die Elektrifizierung der Trasse sind nach Auffassung der Fragestellenden von hoher Bedeutung für den Pendlerverkehr, für einen nachhaltigen Tourismus und für den Güterverkehr und somit auch für regionale Lieferketten. Aus diesen Gründen fordern die Anrainerkommunen, das Land Brandenburg sowie grenzüberschreitende Regionalinitiativen diese Maßnahmen schon seit Jahren. Im Juli 2024 wurde die neue grenzüberschreitende Oderbrücke bei Küstrin in Betrieb genommen und im März 2025 mit dem Deutschen Brückenbaupreis 2025 ausgezeichnet. Das Bauwerk ist für eine zweigleisige und elektrifizierte Nutzung ausgelegt. Der anschließende Streckenabschnitt auf deutscher Seite verbleibt derzeit im eingleisigen Zustand ohne Oberleitung. Hinsichtlich der strategischen Einordnung der Strecke liegen unterschiedliche Bewertungen vor: Während die Bundesregierung die Einbindung der Ostbahn in das nationale Militäreisenbahngrundnetz (MEGN) prüft bzw. vollzieht, ist die Strecke nach Angaben der Bundesregierung (Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/6676) nicht im vom Europäischen Rat gebilligten Militärverkehrsnetz der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) enthalten. Eine Finanzierung über Mittel der Europäischen Union im Rahmen der zivil-militärischen Doppelnutzung (Military Mobility) scheidet damit auf der derzeitigen Rechtsgrundlage aus. Verkehrsplanerisch verweist die Bundesregierung zur Begründung der bisherigen Nichtaufnahme in den Vordringlichen Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) auf die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2040. Gleichzeitig stehen in den kommenden Jahren umfassende Infrastruktur- und Instandhaltungsmaßnahmen auf der parallelen Hauptachse Berlin–Frankfurt (Oder) an, für die Ausweich- und Umleitungskapazitäten im Schienennetz erforderlich sind. Zudem verweist der Bund bezüglich der Finanzierung von Planungs- und Ausbauleistungen auf das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), während das Land Brandenburg die Zuständigkeit für die internationale Streckeninfrastruktur beim Bund sieht.

1. Welche konkreten Eingangsdaten und Annahmen bezüglich des grenzüberschreitenden Schienenpersonen- und Schienengüterverkehrs nach Polen liegen der verkehrlichen Bewertung der Ostbahn in der Verkehrsprognose 2040 zugrunde?

In der Eisenbahnverkehrsprognose 2040 beruht die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland auf dem Analysezustand des Jahres 2019 zuzüglich vollständiger Realisierung der Maßnahmen des Zielfahrplans sowie weiterer Infrastrukturmaßnahmen aus aktuelleren Investitionsprogrammen.

2. Inwiefern wurden bei den Modellrechnungen der Verkehrsprognose 2040 veränderte Güterverkehrsströme infolge der geopolitischen Lagen in Osteuropa sowie veränderte Pendler- und Wirtschaftsverflechtungen im östlichen Berliner Umland berücksichtigt?

Im Rahmen der Erstellung der Strategischen-Langfrist-Verkehrsprognose 2040 wurden alle zum Bearbeitungszeitpunkt bekannten Rand- und Rahmenbedingungen berücksichtigt. Die Details sind dem Berichtswesen der Verkehrsprognose 2040 zu entnehmen. Die Berichte sind veröffentlicht unter: www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2040.html.

3. Welches Kapazitätsniveau (gemessen in Trassen pro Tag und Richtung) weist die Schienenmagistrale Berlin–Frankfurt (Oder) im Ist-Zustand sowie in den Zielzuständen der laufenden Netzausbauplanungen auf?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) liegt die Streckenbelegung der Strecke 6153 Berlin–Frankfurt, vor Beginn der Baumaßnahme in Berlin-Köpenick (Zugzahlenbasis 2024), bei 110 Zügen pro Tag je Richtung. Gemäß der aktuell gültigen Prognose wird die tägliche Anzahl an Zügen auf 115 Züge pro Tag je Richtung steigen. Die zu erwartenden Zugzahlen auf der Strecke können in Abhängigkeit neuerer Prognosen und der konkreten Nachfrage abweichen.

4. Welches verkehrliche Umleitungskonzept sieht die Bundesregierung bzw. die DB InfraGO AG für den Schienenpersonenfernverkehr sowie den Schienengüterverkehr während der geplanten Korridorsanierungen und zeitweisen Streckensperrungen auf der Achse Berlin–Frankfurt (Oder) vor?

Nach Auskunft der DB AG werden im Schienenpersonenfernverkehr unterschiedliche Umleitungsrouten in die Planung einbezogen. Ziele im nördlichen Polen orientieren sich dabei auf die Strecke Berlin–Küstrin–Rzepin. Ziele im südlichen Polen orientieren sich auf die Strecke Berlin–Horka–Wroclaw. Güterverkehre werden auf den Grenzübergang Horka orientiert. Sofern der Grenzübergang Oderbrücke befahrbar ist, wird ein Teil des Fern- und Güterverkehrs über die Strecken Berlin–Doberlug-Kirchhain/Lübbenau–Cottbus–Frankfurt (O) mit Fahrtrichtungswechsel geleitet.

5. Wie bewertet die Bundesregierung die technische Eignung der aktuellen eingleisigen und nichtelektrifizierten Infrastruktur der Ostbahn zur Übernahme dieser Umleitungsverkehre, insbesondere mit Blick auf den Verkehr mit elektrisch betriebenen Standard-Güterzügen (740-Meter-Länge)?

Nach Auskunft der DB AG ist die Ostbahn – nicht elektrifiziert und im Wesentlichen eingleisig – wenig bis nicht zur Aufnahme von Umleitungsverkehren der Strecke Berlin–Frankfurt (Oder) geeignet. Zudem bedeutet die Umleitung über die Ostbahn einen nicht unbedeutenden Umweg für die klassisch bedienten Relationen im Transitverkehr. In der Struktur des vorhandenen Schienenpersonennahverkehrs mit Halbstundentakt bis Müncheberg (Mark) sind keine zusätzlichen Trassen aus Umleiterverkehren im Tageszeitraum möglich. In Bezug auf Güterzüge mit einer Länge von 740 m verfügen die Kreuzungsbahnhöfe zwischen den eingleisigen Abschnitten bis auf wenige Ausnahmen nicht über die erforderlichen Gleisnutzlängen. Für den Zeitpunkt der Sperrungen zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) unterstellen die aktuellen Konzepte lediglich die Umleitung einzelner Fernverkehrszüge. Hierfür wären anteilig Bestandsverkehre zu reduzieren.

6. Welchen konkreten Status nimmt die Ostbahn (Strecke Berlin–Küstrin-Kietz–Grenze D/PL) im nationalen Militäreisenbahngrundnetz (MEGN) der Bundesrepublik Deutschland derzeit ein?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Stand des Ausbaus der Ostbahn Berlin Müncheberg (– Kostrzyn nad Odrą) und ihre Bedeutung als Projekt zur Stärkung der Resilienz im Bahnverkehr in Mitteleuropa“ auf Bundestagsdrucksache 21/6676 verwiesen.

7. Welche technischen Mindestanforderungen (insbesondere bezüglich Achslast, Meterlast, Lichtraumprofil, Elektrifizierung und Nutzlänge für Güterzüge) ergeben sich aus der Einstufung im MEGN für die Infrastruktur des deutschen Streckenabschnitts?

Derzeit gelten die europäischen Vorgaben zur militärischen Mobilität (u. a. Dual-Use im Rahmen der TEN-V-Richtlinien, beispielsweise TSI) sowie die nationale Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.

8. Aus welchen verkehrs- und sicherheitspolitischen Erwägungen heraus erfolgte bisher keine Anmeldung des deutschen Abschnitts der Ostbahn für das militärische Kern- bzw. Gesamtnetz im Rahmen der Überarbeitung der TEN-V-Verordnung auf EU-Ebene?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Stand des Ausbaus der Ostbahn Berlin Müncheberg (– Kostrzyn nad Odrą) und ihre Bedeutung als Projekt zur Stärkung der Resilienz im Bahnverkehr in Mitteleuropa“ auf Bundestagsdrucksache 21/6676 verwiesen.

9. Prüft die Bundesregierung derzeit die rechtlichen und administrativen Voraussetzungen, um im Wege künftiger Revisionen der TEN-V-Netzkarten eine Nachmeldung der Ostbahn vorzunehmen, um den Zugang zum EU-Förderinstrument Connecting Europe Facility (CEF – Bereich Military Mobility) zu ermöglichen?

Die TEN-V-Verordnung setzt in Artikel 58 Grenzen für Änderungen am TEN-V, die einer Aufnahme neuer Eisenbahnstrecken in den nächsten Jahren entgegenstehen. Die in Artikel 63 geplante Überprüfung der TEN-V-Verordnung bis Ende des Jahres 2033 bietet einen Anlass, einen weitergehenden Anpassungsbedarf des TEN-V mit der Europäischen Kommission zu erörtern. Es würde aber von deren Entscheidung abhängen, ob sie im Anschluss an die Überprüfung nach Artikel 63 einen Legislativvorschlag einbringt, tatsächlich weitergehende Netzanpassungen zu ermöglichen. Ob dann konkret auch die Ostbahn für solch eine weitergehende Netzanpassung vorgeschlagen und in einem Gesetzgebungsverfahren berücksichtigt wird, wäre zu diesem späteren Zeitpunkt entsprechend den aktuellen Entwicklungen zu prüfen.

10. Aus welchen rechtlichen und fachlichen Erwägungen stuft das Bundesministerium für Verkehr den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Ostbahn als Maßnahme nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ein, statt eine Aufnahme in das BSWAG bzw. den Bedarfsplan Schiene vorzunehmen?
11. Wie ist der aktuelle Stand der Abstimmungen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg bezüglich der Verwaltungsvereinbarung oder Kostenaufteilung für die weiteren Planungsphasen der Ostbahn?
12. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die volle technische Leistungsfähigkeit der im Jahr 2025 in Betrieb genommenen neuen Oderbrücke bei Küstrin (Zweigleisigkeit und Auslegung für Oberleitung) auf dem anschließenden deutschen Streckenabschnitt herzustellen?

Die Fragen 10 bis 12 werden gemeinsam beantwortet.

Gemäß Zielfahrplan sind künftig keine Bedienungen der Strecke durch Züge des Schienenpersonenfernverkehrs zu erwarten. Eine Bedeutung für den (überregionalen) Schienengüterverkehr weist die Strecke in der Eisenbahnverkehrsprognose 2040 nicht auf, lediglich zwischen Biesdorfer Kreuz Ost und Fredersdorf verkehrt nennenswert lokaler Schienengüterverkehr. Der Schienengüterverkehr in Richtung Poznan nutzt überwiegend die Strecke Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze D/PL, welche aufgrund der in der Verkehrsprognose 2040 unterstellten Prämissen noch weitere Kapazitäten aufweist. Mit der derzeit im Ausbau befindlichen Strecke von Berlin über Angermünde in Richtung Szczecin besteht darüber hinaus künftig ein weiterer elektrisch befahrbarer Streckenabschnitt in Richtung Nordwestpolen. Ein Ausbau der Strecke würde daher nahezu vollständig dem Schienenpersonennahverkehr dienen. Verwaltungsvereinbarungen bzw. Kostenaufteilungen zwischen Bund und Land bestehen derzeit nicht. Der Bund hat die 2024 fertiggestellte Oderbrücke bei Küstrin aufgrund des seitens des Landes Brandenburgs geplanten Ausbaus vorsorglich zweigleisig und für eine spätere Elektrifizierung umgesetzt.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Stand des Ausbaus der Ostbahn Berlin Müncheberg (– Kostrzyn nad Odrą) und ihre Bedeutung als Projekt zur Stärkung der Resilienz im Bahnverkehr in Mitteleuropa“ auf Bundestagsdrucksache 21/6676 verwiesen.

13. In welcher Höhe wurden durch den Bund finanzielle Mittel in den Haushaltsjahren 2024 bis 2026 für Planungs- oder Infrastrukturmaßnahmen entlang der Ostbahn bereitgestellt bzw. verausgabt?

Der Bund hat in dem genannten Zeitraum keine Bundesmittel bereitgestellt bzw. verausgabt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.