

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß, Antje Kapek und Stefan Ziller (GRÜNE)

vom 10. Januar 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Januar 2024)

zum Thema:

Ausbau der Ostbahn - wie geht's weiter?

und **Antwort** vom 22. Januar 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Januar 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (Bündnis 90/Die Grünen),
Frau Abgeordnete Antje Kapek (Bündnis 90/Die Grünen) und
Herrn Abgeordneten Stefan Ziller (Bündnis 90/Die Grünen)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/17791
vom 10. Januar 2024
über Ausbau der Ostbahn – wie geht's weiter?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wie ist der Stand des geplanten Ausbau der Ostbahn als zweigleisige Strecke zwischen Berlin und dem polnischen Kostrzyn?

Frage 2:

Welche Taktdichte ist Stand heute für den Ausbau der Ostbahn geplant?

Frage 3:

Liegen bereits Ergebnisse des erarbeiteten Stufenplans für den Ausbau der Ostbahn vor?

Frage 4:

Wann ist mit dem Beginn eines zweigleisigen Ausbaus der Strecke zwischen Berlin und Kostrzyn zu rechnen?

Frage 5:

Bis wann ist mit einer Elektrifizierung der Strecke zu rechnen?

Antwort zu 1 bis 5:

Die Fragen 1 bis 5 werden auf Grund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bahnstrecke Berlin – Küstrin-Kietz – Grenze DE / PL (Streckenummer 6078, ehemalige „Ostbahn“) ist derzeit nicht elektrifiziert und überwiegend eingleisig. Die maximale Höchstgeschwindigkeit beträgt 120km/h, es existieren zahlreiche Bahnübergänge. Aus Sicht der Länder Berlin und Brandenburg ist der derzeitige Zustand der Infrastruktur nicht ausreichend, um den zukünftigen Anforderungen an die Strecke zur Bewältigung des erwarteten Verkehrsaufkommens gerecht zu werden.

Der Senat setzt sich für eine Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau ein und möchte gemeinsam mit dem Land Brandenburg die Planung bis zur Baureife erreichen. Als Grundlage dafür wurde eine Studie zum stufenweisen Ausbau durch die VBB GmbH beauftragt.

Das in der Studie unterstellte Angebotskonzept für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) baut auf den bereits in Umsetzung befindlichen Planungen auf (2 Zugpaare pro Stunde im Abschnitt Berlin - Müncheberg ganztägig ab 12/2024, Stundentakt östlich Müncheberg, ca. 8 Zugpaare täglich durchgebunden bis Gorzów Wielkopolski). Weitere, optionale Mehrverkehre als Maximalanforderung im SPNV und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) wurden außerdem für das Zielkonzept unterstellt. Zudem wurden im Zielkonzept auch Trassen für den Schienengüterverkehr berücksichtigt.

Die Ergebnisse der Studie sind auf der Website des VBB unter https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Presse/30-stufenkonzept-infrastrukturausbau-ostbahn-kurzfassung.pdf abrufbar.

Aufbauend auf Ergebnissen der Studie wurde die DB Netz AG von den Ländern Berlin und Brandenburg beauftragt, die Grundlagenplanung (Leistungsphasen 0/1) für die erforderlichen Ausbaumaßnahmen aufzunehmen.

Sowohl ein Beginn der Baumaßnahme als auch ein Abschluss der Elektrifizierung kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht terminiert werden.

Frage 6:

Gibt es konkrete Aussagen zu Finanzierungen durch den Bund und/oder die Europäische Union für die neuen Streckenpläne?

Antwort zu 6:

Konkrete Aussagen des Bundes zu einer Finanzierung liegen derzeit nicht vor.

In der am 19.12.2023 erschienenen Veröffentlichung der überarbeiteten TEN-V-Verordnung ist der deutsche Abschnitt der Ostbahn trotz Bemühungen der Länder Berlin und Brandenburg nicht enthalten.

Frage 7:

Aufgrund des vorgesehenen zweigleisigen Ausbaus vermutlich nicht vor 2030: Ist dem Senat bekannt, ob und wenn ja, welche Gegebenheiten vorliegen müssten, damit eine erhöhte Taktdichte bei weiterhin eingleisiger Strecke ermöglicht wird?

Frage 8:

Welche Ausweichstellen sind dafür derzeit an welchen Stellen vorgesehen?

Antwort zu 7 und 8:

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Aufnahme eines 30-Minuten-Takts im SPNV zwischen Berlin und Müncheberg ist voraussichtlich ab Dezember 2024 geplant. Dafür wurde eine zusätzliche Bahnsteigkante in Müncheberg errichtet.

In der Studie wurde die Bereitstellung der Infrastruktur für eine grenzüberschreitende Güterzugtrasse pro Stunde und Richtung im Horizont 2036 untersucht. Dafür wäre ein zweigleisiger Ausbau Rehfeld – Müncheberg erforderlich.

Frage 9:

Werden im Hinblick auf die zukünftige Elektrifizierung sowie die Wiederherstellbarkeit des zweiten Gleises insbesondere gegebenenfalls notwendige Brückenumbauten entlang der Strecke berücksichtigt?

Antwort zu 9:

Ja.

Frage 10:

Wenn ja, welche Brückenabschnitte sind hiervon auf der Strecke zwischen Berlin und der Stadtgrenze in Richtung Kostrzyn betroffen?

Antwort zu 10:

Betroffene Brücken befinden sich im Abschnitt Berliner Eisenbahnaußenring bis zur Stadtgrenze Berlins. Inwieweit konkrete Umbaumaßnahmen erforderlich würden, ergibt sich aus den Ergebnissen der von den Ländern Berlin und Brandenburg beauftragten Grundlagenplanung (siehe Antwort zu den Fragen 1-5).

Berlin, den 22.01.2024

In Vertretung
Dr. Claudia Elif Stutz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt