

Antwort

der Landesregierung

auf die Große Anfrage Nr. 13

der Fraktion DIE LINKE

Drucksache 7/9000

Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in Brandenburg

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landesplanung die Große Anfrage wie folgt:

Die Eisenbahn ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Hauptstadtregion. Sie erfüllt zentrale Aufgaben bei der Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen und ist damit zugleich Fundament und Baustein der öffentlichen Daseinsvorsorge. Darüber hinaus erfüllt der Schienenverkehr eine wichtige wirtschaftliche Funktion beim Transport von Gütern und Waren. In dieser Doppelrolle ist er sowohl innerhalb unseres Bundeslandes, als auch im grenzüberschreitenden Verkehr von immenser Bedeutung. Soll Mobilität von Personen und Gütern in Zukunft sozial gerecht und ökologisch nachhaltig organisiert werden, muss der Eisenbahntransport deutlich ausgebaut werden. Das Ziel der Bundesregierung ist es, die Fahrgastzahlen im Bahnverkehr bis zum Ende des Jahrzehnts zu verdoppeln. Zugleich soll der Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf mindestens 25 Prozent angehoben werden. Damit das gelingt, wird das Land Brandenburg seinen Beitrag leisten müssen. Fraglich ist, ob die Landesregierung den Ausbau des Eisenbahnverkehrs in dieser Wahlperiode in ausreichendem Maße vorangetrieben hat.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Allgemeine Entwicklung des Eisenbahnnetzes

1. Wie viele Kilometer umfasste das Netz der öffentlichen Eisenbahnen im Land Brandenburg jeweils in den Jahren 1990, 1995, 2000, 2005, 2010, 2015 und 2020? Bitte nach bundeseigenen und nicht bundeseigenen Bahnstrecken aufschlüsseln.

Zu Frage 1: Betreiber öffentlicher Eisenbahninfrastruktur sind neben der DB InfraGo AG als bundeseigenem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) auch weitere private Betreiber. Zur besseren Übersicht werden hier ausschließlich EIU benannt, auf deren Infrastruktur regelmäßige SPNV-Leistungen erbracht werden. Zuständigkeitshalber wurden die nachstehenden Daten beim jeweiligen EIU abgefragt.

Der DB liegen hierzu die Zahlen nach der Bahnreform 1994 vor.

Brandenburg	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2022
Betriebslänge in km	3.264	2.901	2.664	2.479	2.386	2.355	2.360

Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB)

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020
Streckennetz in km	~47	~47	~47	61,2	61,2	61,2	61,2

Erläuterung:

- Seit 1998 hat die NEB AG die vollen Eigentumsrechte auf alle ihrer früheren Strecken und Infrastruktur. Zuvor war die Infrastruktur in den Händen der NEB AG, aber von der DR bzw. DB verwaltet worden.
- Im Jahr 2000 übernahm die NEB AG von der DB AG den Abschnitt Abzw Schönwalde - S Karow (mit dem Bahnhof Schönerlinde und dem Haltepunkt Schönwalde).
- Im Jahr 2001 übernahm die NEB AG von der DB AG den Abschnitt Wensickendorf - Schmachtenhagen (dazu den Haltepunkt Schmachtenhagen)

Regio Infra Nordost GmbH

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020
Streckennetz in km	-	-	-	155,248	113,319	113,319	123,461

Erläuterung:

- bis 2000 Infrastruktur im Eigentum der DB; Übernahme Infrastruktur durch PEG im Zeitraum 2002-2004
- 2020: einschließlich des Streckenabschnittes Templin - Joachimsthal / vorher im Betrieb durch DB (im Probetrieb)

Scharmützelseebahn GmbH

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020
Streckennetz in km	-	-	-	-	-	0,616	0,616

Erläuterung:

- Strecke bis Halteplatz Bad Saarow Klinikum ab Oktober 2011 in Betrieb
- Strecke bis Halteplatz Bad Saarow-Pieskow ab Dezember 2022 in Betrieb

2. Wie viele Kilometer umfasst das Eisenbahnnetz im Land Brandenburg gegenwärtig? Bitte nach bundeseigenen und nicht bundeseigenen Bahnstrecken aufschlüsseln.

Zu Frage 2:

DB:

Das Eisenbahnnetz im Land Brandenburg umfasste im Jahr 2022 eine Länge von 2.360 km. Die Infrastrukturdaten 2023 werden mit der Bilanzpressekonferenz im März 2024 veröffentlicht.

Niederbarnimer Eisenbahn AG:

Das Streckennetz der NEB AG umfasst aktuell 61,2 km.

Regio Infra Nordost GmbH:

Das im SPNV befahrene Streckennetz der Regio Infra Nordost GmbH umfasst aktuell 113,319 km.

Scharmützelseebahn GmbH:

Das Streckennetz der Scharmützelseebahn umfasst aktuell 1,878 km.

3. Wie viele Kilometer soll das öffentliche Eisenbahnnetz im Land Brandenburg nach den von der Landesregierung konkret verfolgten Ausbauplanungen im Jahr 2030 umfassen?

Zu Frage 3: Nach jetzigem Planungsstand wird das Eisenbahnnetz der oben genannten Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Jahr 2030 voraussichtlich 2.548 km umfassen. Neu hinzu kommen werden bis dahin voraussichtlich die Heidekrautbahn-Stammstrecke mit zirka 8 km in Brandenburg und die zurzeit im Bau befindlichen Fernbahnstrecke zwischen Berlin Südkreuz und Blankenfelde mit zirka 4 km in Brandenburg.

Die Landesregierung strebt hiervon unabhängig jedoch die Reaktivierung einer Vielzahl von Eisenbahnstrecken an. Die hierfür erforderlichen Ergebnisse der Nutzen Kosten Untersuchungen liegen jedoch noch nicht vor. Vor diesem Hintergrund kann derzeit noch keine abschließende Aussage zur Größe des Gesamtnetzes im Jahr 2030 getroffen werden.

4. Wie hat sich der Anteil der mit Oberleitung elektrifizierten Bahnstrecken in Brandenburg seit 1990 entwickelt? Bitte die Werte für die Jahre 1990, 1995, 2000, 2005, 2010, 2015 und 2020 sowie den gegenwärtigen Stand angeben.

Zu Frage 4:

Brandenburg	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2022
Betriebslänge [in km]	3.264	2.901	2.664	2.479	2.386	2.355	2.360
Elektrifizierungsgrad [in %]; Oberleitung und Stromschiene	48,8	57,3	61,4	67,1	70,6	71,4	71,5
Elektrifizierungsgrad [in km]; Oberleitung und Stromschiene	1.593	1.662	1.636	1.663	1.685	1.681	1.687

Eine Auswertung ist erst nach der Bahnreform 1994 möglich. Die Infrastrukturdaten 2023 werden mit der Bilanzpressekonferenz im März 2024 veröffentlicht.

Die Strecken der oben genannten Nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Brandenburg sind aktuell nicht elektrifiziert.

5. Wie hoch soll der Anteil der mit Oberleitung elektrifizierten Bahnstrecken gemäß den Planungen der Landesregierung im Jahr 2030 sein?

Zu Frage 5: Es ist grundsätzlich die Aufgabe der jeweiligen Betreiber der Eisenbahninfrastruktur unter Berücksichtigung der Nutzung der Strecken durch den Güter- und Personenverkehr, über die Elektrifizierung einer Strecke zu entscheiden, siehe auch Antwort zu Frage 6.

Der Landesregierung sind bislang die folgenden Elektrifizierungsmaßnahmen bis 2030 bekannt:

- Berlin Südkreuz - Blankenfelde mit zirka 4 km in Brandenburg
- Passow -Szczecin mit zirka 30 km in Brandenburg.

Darüber hinaus sind u.a. folgende Elektrifizierungen geplant:

- ABS Berlin - Hannover (Lehrter Stammstrecke) im Rahmen BSWAG
- ABS Berlin - Müncheberg - Grenze D/PL im Rahmen BSWAG
- Guben - Grenze D/PL im Rahmen InvKG
- Cottbus - Forst - Grenze D/PL im Rahmen InvKG
- Cottbus - Görlitz im Rahmen InvKG
- Spremberg - Hoyerswerda im Rahmen InvKG
- Hennigsdorf - Wittenberge im Rahmen i2030

6. Strebt die Landesregierung langfristig eine vollständige Elektrifizierung aller öffentlichen Eisenbahnstrecken im Land Brandenburg mit Oberleitungen an?

Zu Frage 6: Eine Elektrifizierung der regelmäßig genutzten Strecken wäre grundsätzlich wünschenswert. Der Ausbau und der Erhalt des Schienennetzes ist laut Art. 87e (4) des Grundgesetzes jedoch Aufgabe des Bundes. Da eine kurzfristige Umsetzung nicht absehbar ist, hat die Landesregierung in Bezug auf den SPNV die Strategie zur Dekarbonisierung der Regionalverkehrszüge bis 2037 im Landesnahverkehrsplan dargestellt. Dazu zählen neben der Elektrifizierung von Strecken auch der Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen und Fahrzeugen, die mit Wasserstoff betrieben werden. Die Berliner S-Bahn wird bereits heute vollständig elektrisch betrieben, jedoch mit einer Stromschiene anstelle einer Oberleitung.

7. Auf welchen Strecken sollen übergangsweise oder dauerhaft batterieelektrische Fahrzeuge eingesetzt werden und wo sind ggf. Elektrifizierungsinself geplant? Bitte die betreffenden Strecken (-abschnitte), das Jahr der geplanten Umstellung auf batterieelektrische Fahrzeuge und das Jahr der ggf. angestrebten Elektrifizierung mit Oberleitung angeben.

Zu Frage 7:

Auf folgenden Strecken ist derzeit ein Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen (BEMU) geplant:

Linie	Strecke (Abschnitt mit Nutzung der Batterie hervorgehoben)	Geplante Umstellung
RB12	Berlin - Löwenberg (Mark) - Templin Stadt	Dez. 2024
RB25	Berlin - Werneuchen	Dez. 2024
RB35	Fürstenwalde (Spree) - Bad Saarow-Pieskow	Dez. 2024
RB36	Königs Wusterhausen - Frankfurt (Oder)	Dez. 2024
RB54	Löwenberg (Mark) - Rheinsberg (Mark)	Dez. 2024
RB60	Eberswalde Hbf - Frankfurt (Oder)	Dez. 2024
RB61	Angermünde - Schwedt (Oder)	Dez. 2024
RB62	Angermünde - Prenzlau	Dez. 2024
RB63	Eberswalde Hbf - Britz – Joachimsthal	Dez. 2024
RB33	Potsdam Hbf - Ferch-Lienewitz – Jüterbog	Dez. 2034
RB37	Berlin - Michendorf - Beelitz Stadt	Dez. 2034
RB51	Brandenburg Hbf - Rathenow	Dez. 2034

Nach Kenntnis der Landesregierung ist eine Elektrifizierung der von den o.g. Linien befahrenen Streckenabschnitten ohne Oberleitung durch den Eigentümer derzeit nicht geplant.

Nach aktuellem Stand der Planungen sind durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen Nachlademöglichkeiten in den Abstellanlagen der folgenden Bahnhöfe geplant:

- Wriezen
- Werneuchen
- Templin
- Beeskow

8. Auf welchen Strecken sollen übergangsweise oder dauerhaft Fahrzeuge mit Wasserstoff-Brennstoffzellen eingesetzt werden und wo sind ggf. Wasserstofftankstellen geplant? Bitte die betreffenden Strecken (-abschnitte), das Jahr der geplanten Umstellung auf Brennstoffzellenfahrzeuge und das Jahr der ggf. angestrebten Elektrifizierung angeben.

Zu Frage 8:

Auf folgenden Strecken ist derzeit der Einsatz von Wasserstoff-Brennstoffzellen-Fahrzeugen (HEMU) geplant:

Linie	Strecke	Geplante Umstellung
RB27	Schmachtenhagen/ Groß Schönebeck (Schorfheide) - Basdorf - Schönerlinde – Berlin	Dez. 2024
RB28	Basdorf - Schildow – Berlin	Neue Linie

Nach aktuellem Stand der Planungen ist durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Wasserstofftankstelle in Basdorf geplant.

Nach Kenntnis der Landesregierung ist eine Elektrifizierung der von den o.g. Linien befahrenen Streckenabschnitten ohne Oberleitung durch den Eigentümer derzeit nicht geplant.

9. Auf welchen Strecken sollen übergangsweise Dieselfahrzeuge mit hydriertem Pflanzenöl (HVO-Kraftstoff) betrieben werden? Bitte die betreffenden (Strecken-) Abschnitte sowie die angestrebte Ersatztechnologie einschließlich Zeithorizont zur Umstellung auf fossilfreie Antriebe darstellen.

Zu Frage 9: Aktuell erfolgt ein zeitlich befristeter Probetrieb mit HVO-Kraftstoff bei der Linie RE6 Wittenberge - Neuruppin - Berlin.

Im Rahmen des Projektes i2030 wird die Planung (bis einschließlich Genehmigungsplanung) der Elektrifizierung des PrignitzExpress durch das Land finanziert. Für die Realisierung werden Bundesmittel angestrebt sowie eine Inbetriebnahme Mitte der 2030er Jahre.

10. Wie hoch war der Anteil der zweigleisig ausgebauten Eisenbahnstrecken in Brandenburg jeweils in den Jahren 1990, 1995, 2000, 2005, 2010, 2015 und 2020?

Brandenburg	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2022
Betriebslänge [in km]	3.264	2.901	2.664	2.479	2.386	2.355	2.360
Anteil zweigleisige Strecken [in %]	38,7	45,6	50,6	53,4	56,5	57,5	57,1
Anteil zweigleisige Strecken [in km];	1.263	1.323	1.348	1.324	1.348	1.354	1.348

Eine Auswertung ist auch hier erst nach der Bahnreform 1994 möglich.

Die Strecken der oben in der Antwort zur Frage 1 genannten Nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Brandenburg sind aktuell (mit Ausnahme von Bahnhöfen) eingleisig.

11. Wie hoch liegt gegenwärtig der Anteil der zweigleisig ausgebauten Strecken im Land Brandenburg?

Zu Frage 11: Der Anteil der zweigleisig ausgebauten Strecken lag 2022 bei 57,1 % (1.348 km). Die Infrastrukturdaten 2023 werden mit der Bilanzpressekonferenz im März 2024 veröffentlicht.

Für die weiteren Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Brandenburg wird auf die Antwort zur Frage 10 verwiesen.

12. Wie viele Grenzübergangsstellen für die Eisenbahn gab es jeweils in den Jahren 1990, 1995, 2000, 2005, 2010, 2015 und 2020 zwischen Brandenburg und Polen?

Zu Frage 12: Seit 1995 bis heute gibt es fünf Grenzübergangsstellen zwischen Brandenburg und Polen.

13. Wie viele Grenzübergangsstellen für die Eisenbahn gibt es gegenwärtig zwischen Brandenburg und Polen?

Zu Frage 13: Im Jahr 2024 gibt es für den Eisenbahnverkehr fünf Grenzübergangsstellen zwischen dem Land Brandenburg und Polen. Diese befinden sich bei Tantow, Küstrin-Kietz, Frankfurt (Oder), Guben und Forst (Lausitz).

14. In welchem betrieblichen und technischen Zustand befinden sich die vorhandenen Grenzübergangsstellen für die Eisenbahn zwischen Brandenburg und Polen?

Zu Frage 14: Der betriebliche und technische Zustand der in der Antwort zur Frage 13 genannten Grenzübergangsstellen ist derzeit wie folgt:

- Tantow: Eingleisig, nicht elektrifiziert, zurzeit aufgrund von Bauarbeiten Nutzung nur im SGV. Nach Abschluss des Streckenausbaus (voraussichtlich Dezember 2026) zweigleisig, elektrifiziert und Nutzung für alle Verkehrsarten möglich.
- Küstrin-Kietz: Zweigleisig, nicht elektrifiziert, zurzeit aufgrund von Bauarbeiten keine Nutzung möglich. Nach Abschluss des Neubaus der Oderbrücke (voraussichtlich im Laufe des Jahres 2024) wieder Nutzung durch SPNV und SGV.
- Frankfurt (Oder): Zweigleisig, elektrifiziert, Nutzung durch SGV, SPfV, und SPNV.
- Guben: Eingleisig, nicht elektrifiziert, Nutzung durch SGV und SPNV.
- Forst (Lausitz): Eingleisig, nicht elektrifiziert, Nutzung durch SGV und SPNV.

2. Entwicklung der (Personen-) Bahnhöfe

15. Wie viele aktive (Personen-) Bahnhöfe bzw. Haltepunkte gab es in Brandenburg jeweils in den Jahren 1990, 1995, 2000, 2005, 2010, 2015 und 2020?

Zu Frage 15:

1990 gab es ca. 500 aktive Personenbahnhöfe in Brandenburg.

1996 gab es ca. 460 aktive Personenbahnhöfe in Brandenburg.

2001 gab es 346 aktive Personenbahnhöfe in Brandenburg.

2005 gab es 354 aktive Personenbahnhöfe in Brandenburg.
 2010 gab es 316 aktive Personenbahnhöfe in Brandenburg.
 2015 gab es 308 aktive Personenbahnhöfe in Brandenburg.
 2020 gab es 310 aktive Personenbahnhöfe in Brandenburg.

Für die Jahre 1990 und 1996 können nur Zirka-Angaben gemacht werden. Die Anzahl der Stationen in Brandenburg, die der DB InfraGo Geschäftsbereich Personenbahnhöfe angehören, hat sich im Zeitraum von 2001 bis 2020 von ca. 350 auf 310 reduziert. Die sich verringernde Anzahl der Bahnhöfe bedeutet nicht unweigerlich, dass diese stillgelegt wurden. Während dieses Zeitraums wurden Stationen verkauft oder ihre Betriebsgenehmigung eingeschränkt, es wurden aber auch Stationen verpachtet (d.h. weitere Nutzung durch andere Betreiber) oder neu in Betrieb genommen.

NEB AG

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020
Haltepunkte	0	0	7	8	8	8	8
Bahnhöfe	0	0	5	5	5	5	5

Erläuterung:

- Seit 1998 hat die NEB AG die vollen Eigentumsrechte auf alle ihrer früheren Strecken und Infrastruktur. Zuvor war die Infrastruktur in den Händen der NEB AG, aber von der DR bzw. DB verwaltet worden.
- Im Jahr 2000 übernahm die NEB AG von der DB AG den Abschnitt Abzw Schönwalde – S Karow (mit dem Bahnhof Schönerlinde und dem Haltepunkt Schönwalde).
- Im Jahr 2001 übernahm die NEB AG von der DB AG den Abschnitt Wensickendorf – Schmachtenhagen (dazu den Haltepunkt Schmachtenhagen)

RIN GmbH

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020
Bahnhöfe/ Haltepunkte	0	0	0	30	19	19	26

Erläuterung:

- bis 2000 Infrastruktur im Eigentum der DB; Übernahme Infrastruktur durch PEG im Zeitraum 2002-2004
- 2020: einschließlich Kyritz-Bürgerpark (neu) und der Haltepunkte des Streckenabschnittes Templin - Joachimsthal (Probetrieb)

Scharmützelseebahn GmbH

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020
Haltepunkte	0	0	0	0	0	1	1

Erläuterung:

- Hp Bad Saarow Klinikum ab Oktober 2011 in Betrieb
- Hp Bad Saarow-Pieskow ab Dezember 2022 in Betrieb

16. Wie viele aktive (Personen-) Bahnhöfe bzw. Haltepunkte gibt es gegenwärtig?

Zu Frage 16: Im Land Brandenburg werden 2024 340 Stationen im SPNV bedient, davon 304 durch Regionalzüge, 24 durch S-Bahnen sowie 12 durch Regionalzüge und S-Bahnen.

Die hier genannte Zahl bezieht sich auf die aktuell mit Halten zum Ein- und Ausstieg im SPNV bedienten Stationen und unterscheidet dabei nicht nach unterschiedlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder Betriebsstellen innerhalb einer Station.

17. Welche (Personen-) Bahnhöfe bzw. Haltepunkte wurden seit 2019 vom Netz genommen?

Zu Frage 17: Folgende Stationen werden seit 2019 nicht mehr vom SPNV bedient:

- Friedrichswalde (b Eberswalde), Ringenwalde (b Templin), Götschendorf, Milmersdorf, Templin-Ahrendorf: Einstellung Regelverkehr 2006, Probebetrieb von 2018 bis 2022;
- Schönfließ Dorf: Einstellung Regelverkehr 1994, saisonale Bedienung bis 2021.

18. Welche (Personen-) Bahnhöfe bzw. Haltepunkte sind seit 2019 (wieder) in Betrieb genommen worden? Bitte nach reaktivierten und neugebauten Stationen aufschlüsseln.

Zu Frage 18: Folgende Stationen wurden seit 2019 in Betrieb genommen:

Neubau:

- Kyritz Am Bürgerpark: 2019
- Flughafen BER, Waßmannsdorf: 2020, Fertigstellung 2011
- Fangschleuse Tesla Süd (nur Werksverkehr): 2023

Reaktivierung:

- Bad Saarow-Pieskow: 2021
- Potsdam-Pirschheide (obere Bahnsteige): 2024

Probebetrieb von Dezember 2018 bis Dezember 2022:

- Friedrichswalde (b Eberswalde),
- Ringenwalde (b Templin),
- Götschendorf,

- Milmersdorf,
- Templin-Ahrensdorf

19. Wie viele (Personen-) Bahnhöfe bzw. Haltepunkte in Brandenburg waren im Jahr 2019 mit mindestens einem Fahrscheinautomaten ausgestattet? Bitte in absoluten Zahlen und als prozentualen Anteil an der Anzahl der Stationen angeben.

Zu Frage 19: Mit Stand 31.12.2019 waren 92 Stationen des Regionalverkehrs (29 %) und alle 34 Stationen im S-Bahn-Netz (100 %) auf dem Gebiet des Landes Brandenburg mit mindestens einem Fahrscheinautomaten ausgestattet. An den Stationen ohne Fahrkartenvertrieb kann bei den Servicemitarbeitern in den Regionalzügen ein Fahrausweis gelöst werden.

20. Wie viele (Personen-) Bahnhöfe bzw. Haltepunkte sind gegenwärtig mit mindestens einem Fahrscheinautomaten ausgestattet? Bitte in absoluten Zahlen und als prozentualen Anteil an der Anzahl der Stationen angeben.

Zu Frage 20: Derzeit sind 94 Stationen des Regionalverkehrs (30 %) und alle 36 Stationen im S-Bahn-Netz (100 %) auf dem Gebiet des Landes Brandenburg mit mindestens einem Fahrscheinautomaten ausgestattet. An den Stationen ohne Fahrkartenvertrieb kann bei den Servicemitarbeitern in den Regionalzügen ein Fahrausweis gelöst werden.

21. Wie viele Fahrscheinautomaten gab es 2019 insgesamt an (Personen-) Bahnhöfen bzw. Haltepunkten in Brandenburg?

Zu Frage 21: Mit Stand 31.12.2019 gab es insgesamt 156 Fahrscheinautomaten an Stationen des Regionalverkehrs und 75 Fahrausweisautomaten (davon 12 Reserveautomaten) an Stationen des S-Bahn-Netzes auf dem Gebiet des Landes Brandenburg.

22. Wie viele Fahrscheinautomaten gibt es gegenwärtig an Brandenburgs (Personen-) Bahnhöfen bzw. Haltepunkten? Bitte nach Betreiberfirmen differenziert angeben.

Zu Frage 22: Derzeit gibt es 142 Fahrscheinautomaten an Stationen des Regionalverkehrs (davon 82 DB, 46 ODEG und 14 NEB) und 72 Fahrausweisautomaten (davon 4 Reserveautomaten) an Stationen des S-Bahn-Netzes auf dem Gebiet des Landes Brandenburg.

23. An welchen (Personen-) Bahnhöfen in Brandenburg konnten 2019 im personenbedienten Verkauf Fahrkarten für den SPFFV erworben werden? Bitte nach Betreiberfirmen differenziert angeben.

Zu Frage 23: An folgenden Personenbahnhöfen konnten 2019 Fahrkarten für den SPFFV erworben werden: Neuruppin Rheinsberger Tor, Griebnitzsee, Werder(Havel), Guben, Brandenburg Hbf, Frankfurt (Oder), Potsdam Hauptbahnhof, Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde (Spree), Senftenberg, Belzig, Falkensee, Nauen, Erkner, Lauchhammer, Falkenberg (Elster), Fürstenberg (Havel), Ludwigsfelde, Finsterwalde(NI), Eberswalde Hbf, Bernau(b Berlin), Luckenwalde, Gransee, Oranienburg, Jüterbog, Angermünde, Prenzlau, Schwedt(Oder)Mitte sowie Elsterwerda (DB betriebene Stationen)

Ferner in Cottbus Hbf, Königs Wusterhausen, Lübben (Spreewald), Lübbenau (Spreewald), Rathenow, Wittenberge (ODEG-betriebene Stationen).

24. An welchen (Personen-) Bahnhöfen in Brandenburg können gegenwärtig im personenbedienten Verkauf Fahrkarten für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erworben werden?

Zu Frage 24: Derzeit können an folgenden Stationen auf Brandenburger Gebiet Fahrausweise im personalbedienten Vertrieb für den SPNV erworben werden: Angermünde, Bad Belzig, Bernau (b Berlin), Brandenburg Hbf, Cottbus Hbf, Doberlug-Kirchhain, Eberswalde Hbf, Elsterwerda, Erkner, Falkenberg (Elster), Falkensee, Finsterwalde (NI), Flughafen BER, Frankfurt (Oder), Fürstenberg (Havel), Gransee, Guben, Hennigsdorf, Jüterbog, Königs Wusterhausen, Kyritz, Lauchhammer, Lübben (Spreewald), Lübbenau (Spreewald), Luckenwalde, Ludwigsfelde, Nauen, Oranienburg, Potsdam Griebnitzsee, Potsdam Hbf, Prenzlau, Pritzwalk, Schwedt (Oder) Mitte, Spremberg, Strausberg, Werder (Havel), Wittenberge.

25. An welchen (Personen-) Bahnhöfen in Brandenburg können gegenwärtig im personenbedienten Verkauf Fahrkarten für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) erworben werden?

Zu Frage 25: Derzeit können an folgenden Stationen auf Brandenburger Gebiet Fahrausweise im personalbedienten Vertrieb für den SPFV erworben werden: Angermünde, Bad Belzig, Bernau (b Berlin), Brandenburg Hbf, Cottbus Hbf, Doberlug-Kirchhain, Eberswalde Hbf, Elsterwerda, Erkner, Falkenberg (Elster), Falkensee, Finsterwalde (NI), Flughafen BER, Frankfurt (Oder), Fürstenberg (Havel), Gransee, Guben, Jüterbog, Königs Wusterhausen, Kyritz, Lauchhammer, Lübben (Spreewald), Lübbenau (Spreewald), Luckenwalde, Ludwigsfelde, Nauen, Oranienburg, Potsdam Griebnitzsee, Prenzlau, Pritzwalk, Schwedt (Oder) Mitte, Spremberg, Wittenberge.

26. Wie hat sich die Anzahl der (Personen-) Bahnhöfe, an denen im personenbedienten Verkauf Fahrkarten für den SPNV und/oder SPFV erworben werden können, seit 2019 jeweils entwickelt?

Zu Frage 26:

Die Anzahl der Bahnhöfe mit personalbedientem Vertrieb hat sich seit 2019 wie folgt entwickelt:

Jahr	Anzahl
2019	41
2020	42
2021	41
2022	41
2023	38

27. An welchen (Personen-) Bahnhöfen in Brandenburg wird ein Fahrscheinverkauf mittels Video-Verkaufsstellen angeboten?

Zu Frage 27: An keinem Bahnhof wird ein fahrscheinverkauf mittels Videoverkaufsstelle angeboten.

28. Wie viele Bahnhofs(empfangs)gebäude gibt es gegenwärtig in Brandenburg? Bitte nach Eigentümern differenziert angeben (Deutsche Bahn, andere Eisenbahnverkehrs- bzw. Infrastrukturunternehmen, Kommunen, Privateigentümer).

Zu Frage 28: Nach derzeitigem Kenntnisstand (Eigentümerwechsel sind nicht ausgeschlossen) gibt es aktuell 248 Empfangsgebäude, die sich an betriebenen Stationen des SPNV befinden. Bei diesen verteilen sich die Eigentumsverhältnisse wie folgt:

Eigentumsverhältnisse	Anzahl Bahnhofsempfangsgebäude
DB InfraGo	30
Kommunen	44
Privat	157
Verein	6
NEB	8
Genossenschaft	3
Gesamt	248

29. Wie viele dieser Bahnhofs(empfangs)gebäude erfüllen ganz oder teilweise noch ihren ursprünglichen Zweck als Bestandteil des Eisenbahnverkehrs?

Zu Frage 29: Grundsätzlich haben Empfangsgebäude auch nach dem Verkauf durch die Deutsche Bahn den Status einer Bahnbetriebsfläche. Dies gilt auch dann, wenn das Gebäude nicht mehr genutzt wird und keine Technik mehr auf dem Grundstück oder im Empfangsgebäude vorhanden ist. Erst durch ein Freistellungsverfahren kann die Bahnbetriebsfläche entwidmet werden. Mit der Entwidmung verliert die Fläche den Status der Bahnbetriebsfläche.

Das Land Brandenburg kann keine verlässliche Aussage treffen, wie viele Bahnhofsempfangsgebäude noch gewidmet sind und wo sich noch Technik der DB InfraGo in den Gebäuden befindet. Es lässt sich allerdings aufzeigen, dass es an 29 Standorten noch einen Fahrkartenverkauf in den Bahnhofsempfangsgebäuden gibt.

30. Wie viele dieser Bahnhofs(empfangs)gebäude werden ganz oder teilweise für einen anderen öffentlichen Zweck (jenseits des Eisenbahnverkehrs) genutzt?

Zu Frage 30: 70 Bahnhofsempfangsgebäude sind nach derzeitigen Kenntnisstand bekannt, die zum Teil für einen anderen öffentlichen Zweck (jenseits des Eisenbahnverkehrs) genutzt werden bzw. genutzt werden können. Öffentlicher Zweck meint hier, dass eine Zugänglichkeit eines Teils des Gebäudes auch für Dritte gegeben ist. Dies ist z.B. bei Hostels, Restaurants, Arztpraxen, Kultureinrichtungen, Geschäften, Fahrradverleihstationen usw. der Fall.

31. Wie viele dieser Bahnhofs(empfangs)gebäude sind derzeit ungenutzt?

Zu Frage 31: Von 138 Gebäuden ist der Status gesichert bekannt, davon befinden sich 50 Projekte in der Konzept-, Entwicklungs- oder Umbauphase bzgl. einer Revitalisierung und sind demnach noch ungenutzt.

32. Seit wann existiert die Kompetenzstelle Bahnhof beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)?

Zu Frage 32: Die Kompetenzstelle Bahnhof beim VBB existiert seit Juni 2018.

33. Über welche personelle und finanzielle Ausstattung verfügt die Kompetenzstelle?

Zu Frage 33: Die Kompetenzstelle Bahnhof ist mit 185.000 EUR (brutto) finanziert. Dies umfasst zwei Vollzeitstellen sowie ein ergänzendes kleines Sachkostenbudget.

34. Welche Leistungen umfasst der Tätigkeitsbereich der Kompetenzstelle Bahnhof?

Zu Frage 34:

- Fachliche Beratung beim Erwerb und bei der Revitalisierung von (ehemaligen) Bahnhofsempfangsgebäuden. Themen: Freistellung und Baurecht, Nutzungskonzepte, Denkmalschutz, Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
 - Unterstützung bei der Abstimmung mit Behörden
 - Rücksprachen mit dem Land Brandenburg und anderen Entscheidungsträgern (EBA, DB, Verwaltung und Behörden), um gemeinsam an verbesserten Rahmenbedingungen und Lösungen zu arbeiten (Bsp. Lärmschutz an Bahnstationen, Flächenverfügbarkeit und Stellplatzproblematik)
 - Durchführung von Fachveranstaltungen und Fachworkshops
 - Vernetzung von Bahnhofseigentümer*innen untereinander und weiteren interessierten Akteuren
 - Verbesserung der Sichtbarkeit der Empfangsgebäude durch Öffentlichkeitsarbeit
35. Wie viele Revitalisierungs-, Ausbau- oder Umnutzungsprojekte hat die Kompetenzstelle Bahnhof beim VBB bislang begleitet?

Zu Frage 35: Die Kompetenzstelle Bahnhof hat Kontakt zu 84 Eigentümer*innen von 112 Empfangsgebäuden. Wichtig dabei ist, dass die Eigentümer*innen engagiert sind, sowohl ein Nutzungs- als auch ein Betreiberkonzept haben und die Eigenmittel für die Förderprogramme aufbringen können. 2023 wurden 13 Projekte intensiv betreut. Zudem wurden und werden ca. 50 weitere Projekte begleitet und fachlich unterstützt.

36. Wie viele Bahnhöfe bzw. Haltepunkte im Land Brandenburg waren 2019 barrierefrei zugänglich (vom Straßenvorland bis zu den Bahnsteigen)?

Zu Frage 36: Im Jahr 2019 war nach den Kriterien des Landes Brandenburg an 204 SPNV-Stationen eine bauliche Barrierefreiheit hergestellt, an weiteren 25 Stationen war dies zumindest teilweise der Fall.

37. Wie viele Bahnhöfe bzw. Haltepunkte in Brandenburg sind gegenwärtig barrierefrei zugänglich (vom Straßenvorland bis zu den Bahnsteigen)?

Zu Frage 37: Gegenwärtig ist nach den Kriterien des Landes Brandenburg an 223 SPNV-Stationen eine bauliche Barrierefreiheit hergestellt, an weiteren 18 Stationen ist dies zumindest teilweise der Fall.

38. Welche Kriterien sind zu erfüllen, damit ein Bahnhof bzw. Haltepunkt in Brandenburg als barrierefrei hergestellt gelten darf?

Zu Frage 38: Aus Sicht des Landes Brandenburg ist eine Station dann als baulich barrierefrei einzustufen, wenn diese die folgenden Merkmale aufweist:

- Stufenfreie Verbindung zwischen allen Bahnsteigen und dem Straßenland über Aufzüge, Rampen oder eine ebene Zuwegung
- Taktils Leitsystem auf allen Bahnsteigen und allen Zuwegungen
- Bahnsteighöhe von 55 cm oder 76 cm über Schienenoberkante, sowie 96 cm über Schienenoberkante im Bereich der Berliner S-Bahn

39. Welche Rolle spielt bei der Herstellung der Barrierefreiheit an Bahnhöfen bzw. Haltepunkten die Überbrückung des Höhenunterschieds sowie der Lücke zwischen Zug und Bahnsteigkante?

Zu Frage 39: Die Überbrückung des Höhenunterschieds und der Lücke zwischen Zug und Bahnsteigkante spielt eine wichtige Rolle. Durch die Herstellung einer barrierefrei nutzbaren Bahnsteighöhe (vgl. Antwort zur Frage 38) können mögliche Höhenunterschiede oder Lücken durch die in den Regionalzügen mitgeführten Einstiegshilfen (in der Regel faltbare Rampen) überbrückt werden.

Mit dem im Landesnahverkehrsplan im Kapitel 4.2.4 veröffentlichten Bahnsteighöhenkonzept soll bei Bahnsteigmodernisierungen eine einheitliche Bahnsteighöhe entlang der jeweiligen Strecke umgesetzt werden, um diese im Zielzustand auch mit den Einstiegshöhen neu anzuschaffender Fahrzeuge harmonisieren zu können. Die neuen Fahrzeuge der Linie RE1 verfügen im Mittelwagen für Personen mit eingeschränkter Mobilität über Türen mit unterschiedlichen Einstiegshöhen, so dass bereits in der Übergangszeit an den meisten Stationen ein höhengleicher Einstieg ermöglicht wird.

Zur Verringerung der Lücke werden bei Neufahrzeugen die den Rollstuhlplätzen angrenzenden Türen mit einer Spaltminderung entsprechend den zum Zeitpunkt der Vergabe geltenden europaweiten Richtlinien der TSI PRM ausgerüstet.

Im Netz der Berliner S-Bahn sind die Bahnsteig- und Einstiegshöhen bereits weitestgehend harmonisiert.

3. Schienenausbauprogramm „i2030“

40. Welche konkreten Planungen für den Ausbau von Schienenwegen im Land Brandenburg laufen gegenwärtig im Rahmen des Programms „i2030“?

Zu Frage 40: In acht Korridoren sowie im Teilprojekt „Berliner S-Bahn: Weiterentwicklung und Engpassbeseitigung“ finden gegenwärtig Planungen im Rahmen des Programms i2030 zum Ausbau der Schienenwege in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg statt. Im Land Brandenburg konkret folgende:

Korridor West: Berlin-Spandau - Nauen

- Erweiterung Fernbahnhof Spandau
- Fernbahnausbau Berlin - Nauen gemäß Deutschlandtakt
- S-Bahn-Verlängerung von Berlin-Spandau nach Falkensee und zur Falkenseer Chaussee

Korridor Nord-West: Prignitz-Express / Velten

- Infrastrukturausbau für Taktverdichtung Velten - Neuruppin (Prignitz-Express Nord)
- Elektrifizierung Hennigsdorf - Neuruppin - Wittenberge
- zweite Berlin-Einbindung des Regionalverkehrs über den Berliner Außenring (Prignitz-Express Süd)
- S-Bahnausbau und -Verlängerung Schönholz - Hennigsdorf - Velten

Korridor Nord: Nordbahn / Heidekrautbahn / Bahnhof Birkenwerder

- Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn Berlin-Wilhelmsruh - Schönwalde (- Basdorf) (Niederbarnimer Eisenbahn AG [NEB])
- Wiederaufbau der Streckeneinbindung in das Netz der DB AG (NEB)
- Streckenausbau Berlin-Wilhelmsruh - Bornholmer Str. - Berlin-Gesundbrunnen (Nordbahn) (DB AG)
- korrespondierende Maßnahmen im übrigen NEB-Netz (insbesondere Klosterfelde - Basdorf - Schönwalde - Karow)
- Bahnhofsumbau Birkenwerder (DB AG)

Korridor Süd-Ost: Berlin - Cottbus / Bahnhof Königs Wusterhausen

- zweigleisiger Ausbau Lübbenau - Cottbus
- Königs Wusterhausen: Errichtung Kehrgleis, Umbau Nordkopf, perspektivisch gesamthafter Umbau zur Entflechtung von S- und Regionalbahn vorgesehen

Korridor Süd: Berlin - Dresden / S-Bahnverlängerung Blankenfelde - Rangsdorf

- bisheriges Ziel S-Bahnverlängerung Blankenfelde - Rangsdorf
- neues Ziel Stärkung des Regionalverkehrs, perspektivisch ist die Möglichkeit einer späteren S-Bahnverlängerung von Blankenfelde nach Dahlewitz infrastrukturell weiterhin nicht ausgeschlossen

Korridor Süd-West: Potsdamer Stammbahn + / S25-Süd

- Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn zwischen Griebnitzsee und Berlin Potsdamer Platz
- Wiederaufbau des südlichen Berliner Innenrings zwischen Schöneberg und Treptow
- Aus-/ Neubau S25 Südende - Teltow Stadt - Stahnsdorf

Korridor West-Ost: RE1: Magdeburg - Berlin - Eisenhüttenstadt

- Verlängerung der Bahnsteige an den relevanten Verkehrsstationen
 - erste Baustufe: Ausbau für den Einsatz sechsteiliger Doppelstocktriebwagen
 - zweite und dritte Baustufe: genereller Ausbau und Erhöhung kurzer Bahnsteige für den Einsatz von 8-teiligen Doppelstocktriebwagen

Korridor Siemensbahn

- zweigleisiger Wiederaufbau (Gleiserneuerung, Sanierung, Neubau Eisenbahnüberführungen) der „Siemensbahn“ und ihrer Verkehrsstationen
- korrespondierender Umbau der Stationen Jungfernheide und Westhafen

Teilprojekt Berliner S-Bahn: Weiterentwicklung und Engpassbeseitigung

- über 35 Maßnahmenpakete zur Steigerung von Pünktlichkeit, Kapazität und Abstellkapazität in mehreren Tranchen

1. Tranche S-Bahn

- Werkstattanbindung Fredersdorf (Anbindung an den Ist-Zustand)
- Werkstattanbindung Hennigsdorf (Anbindung an den Ist-Zustand)
- Nahverkehrstangente Wartenberg – Schönerlinder Str. inklusive Vollausbau Werkstattanbindung Schönerlinder Str.
- Werkstattanbindung Waßmannsdorf inklusive Blockverdichtung Zuführungsstrecke (Grünauer Kreuz – BER T5) und Erweiterung des Bahnhofs BER T5
- Abstellanlage Schönholz
- Abstellanlage Südkreuz
- Abstellanlage Lichterfelde West
- Abstellanlage Bundesplatz
- Zugbildungsanlage Tempelhof
- Streckenausbau Hoppegarten – Strausberg für 10-Minuten-Takt inklusive Vollausbau Werkstattanbindung Fredersdorf

2. Tranche S-Bahn

- Abstellanlage Beusselstraße/Westhafen
- Streckenausbau Buch – Bernau für 10-Minuten-Takt
- Abstellanlage Frohnau
- Umwandlung Hp Westkreuz (Ringbahn) in einen Bahnhof
- Abstellanlage Waidmannslust
- Abstellanlage Marzahn
- Zugbildungsanlage Nordbahnhof
- 3. Bahnsteigkante Halensee
- 3. Bahnsteigkante Messe Nord und Anbindung Kehranlage
- 3. Bahnsteigkante Westend
- Verkehrsstation Kamenzer Damm
- Abstellanlage Hundekehle

3. Tranche S-Bahn

- Streckenausbau Frohnau – Oranienburg für 10-Minuten-Takt, inkl. Blockverdichtung Hermsdorf
- Abstellanlage Ahrensfelde
- Kapazitätserhöhung Ostring
- Kapazitätserhöhung Südring
- Kapazitätserhöhung Nordkreuz
- Kapazitätserhöhung Ostkreuz – Erkner

4. Tranche S-Bahn im Zeichnungslauf

Schwerpunkte sind hier mehrere Maßnahmen zur Flexibilisierung und Stabilisierung der S-Bahnverkehre an verschiedenen Stellen im Netz, wie z.B.

- Zusätzliche Weichenverbindungen

- Umwandlung von Haltepunkten in Bahnhöfe zum Beginnen und Enden von Fahrten im Regel- oder Störfall

41. In welchem Planungsstadium befinden sich diese Vorhaben jeweils aktuell?

Zu Frage 41: Die Vorhaben befinden sich aktuell in den folgenden Planungsphasen:

Korridor	Vorhaben	Planungsphase (Leistungsphase nach HOAI)
West	• Teilabschnitt Berlin-Spandau – Nauen • S-Bahnverlängerung nach Falkenseer Chaussee/ Falkensee	• 2 (Vorplanung) • 2 (Vorplanung)
Nord-West	• Teilabschnitt Velten – Neuruppin (PEX Nord) • Elektrifizierung Hennigsdorf – Wittenberge • Berlin-Einbindung des Regionalverkehrs (PEX Süd) • S-Bahnausbau und –Verlängerung Schönholz – Hennigsdorf – Velten	• 3/4 (Entwurfs-/ Genehmigungsplanung) • 1 (Grundlagenermittlung) • 2 (Vorplanung) • 2 (Vorplanung)
Nord	• Stammstrecke Heidekrautbahn • Teilabschnitt Nordbahn • Bahnhof Birkenwerder	• 3/4 (Entwurfs-/Genehmigungsplanung) • 2 (Vorplanung) • 1 (Grundlagenermittlung)
Süd-Ost	• Teilabschnitt Lübbenau – Cottbus • Teilabschnitt Bahnhof Königs Wusterhausen ○ Kehrgleis ○ Nordkopf	• 4 (Genehmigungsplanung) ○ abgeschlossen ○ 6 (Vorbereitung der Vergabe)
Süd	• S-Bahnverlängerung nach Rangsdorf	• neue Zielstellung in Abstimmung
Süd-West	• Potsdamer Stammbahn • Südlicher Berliner Innenring • S25-Süd	• 2 (Vorplanung) • 2 (Vorplanung) • 2 (Vorplanung)
West-Ost	• Bahnsteigverlängerungen ○ Erste Baustufe ○ Zweite Baustufe ○ Dritte Baustufe	○ abgeschlossen ○ 3 (Entwurfsplanung) ○ 1 (Grundlagenermittlung)
Siemensbahn	• Reaktivierung Siemensbahn	• 3 (Entwurfsplanung)

Berliner S-Bahn	• Rund 35 Maßnahmenpakete ○ 1. Tranche ○ 2. Tranche ○ 3. Tranche ○ 4. Tranche	○ 2 (Vorplanung) ○ 1/2 (Grundlagenermittlung/ Vorplanung) ○ 1/2 (Grundlagenermittlung/ Vorplanung) ○ 1/2 (Grundlagenermittlung/ Vorplanung)
-----------------	---	--

42. Bis wann sollen diese Vorhaben, nach aktuellem Planungsstand, realisiert bzw. fertiggestellt werden?

Zu Frage 42: Wie aus der Antwort auf Frage 41 hervorgeht, sind viele Projekte noch in einer frühen Planungsphase, weshalb für den Großteil der Projekte noch keine verbindlichen Fertigstellungstermine genannt werden können. Das frühe Planungsstadium bedingt ebenso, dass sich im weiteren Planungsverlauf noch Änderungen an den geplanten Fertigstellungsterminen ergeben können. Die geschätzten Fertigstellungstermine in der folgenden Übersicht stehen unter Vorbehalt. Sie ergeben sich aus zeitlichen Annahmen von Standardprojekten bei Eisenbahninfrastrukturprojekten sowie unter der Annahme, dass die Baufinanzierung - insbesondere über die dann obligatorisch notwendig werdenden Bundesmittel - rechtzeitig sichergestellt wird. Zudem sollte es zu keinen genehmigungsrechtlichen und umsetzungstechnischen Verzögerungen kommen und ausreichende Planungskapazitäten seitens der DB AG müssen zur Verfügung stehen.

Korridor	Vorhaben	geplante Fertigstellung
West	• Teilabschnitt Berlin-Spandau – Nauen • S-Bahnverlängerung nach Falkenseer Chaussee/ Falkensee	• gesamthaft Mitte/Ende 2030er Jahre
Nord-West	• Teilabschnitt Velten – Neuruppin (PEX Nord) • Berlin-Einbindung des Regionalverkehrs (PEX Süd) • S-Bahnausbau Schönholz – Hennigsdorf – Velten • Elektrifizierung Hennigsdorf – Wittenberge	• 2027 • Mitte 2030er Jahre • Mitte 2030er Jahre • Mitte 2030er Jahre
Nord	• Stammstrecke Heidekrautbahn • Teilabschnitt Nordbahn • Bahnhof Birkenwerder	• Abhängig vom laufenden Planrechtsverfahren • Mitte 2030er Jahre • in Abstimmung

Süd-Ost	• Teilabschnitt Lübbenau – Cottbus • Teilabschnitt Bahnhof Königs Wusterhausen ○ Kehrgleis ○ Nordkopf	• 12/2027 ○ fertiggestellt ○ Mitte 2026
Süd	• S-Bahnverlängerung nach Rangsdorf	• neue Zielstellung in Abstimmung
Süd-West	• Potsdamer Stammbahn • Südlicher Berliner Innenring • S25-Süd	• Mitte/Ende 2030er Jahre • Mitte/Ende 2030er Jahre • 2032
West-Ost	• Bahnsteigverlängerungen ○ Erste Baustufe ○ Zweite Baustufe	○ fertiggestellt ○ sukzessive ab 2025
Siemensbahn	• Reaktivierung Siemensbahn	• 12/2029
Berliner S-Bahn	• Rund 35 Maßnahmenpakete ○ 1. Tranche ○ 2. Tranche ○ 3. Tranche ○ 4. Tranche	○ gesamthaft sukzessive ab 2027

43. Welche (Teil-) Projekte wurden seit 2019 eingestellt und/oder aufgegeben?

Zu Frage 43: Im Ergebnis durchgeführter Planungen und Untersuchungen innerhalb des Projektes i2030 wurden ausgehend von den jeweiligen ursprünglichen Zielsetzungen in den Korridoren einzelne Projektzuschnitte geändert oder Teilvorhaben nach einer Variantenentscheidung nicht fortgeführt, da die verkehrlichen Ziele anderweitig abgedeckt werden konnten.

Vor diesem Hintergrund wurden folgende Teilprojekte zugunsten anderer Lösungen zurückgestellt:

- Variante S-Bahn-Verlängerung nach Rangsdorf aufgrund eines negativen NKI (Erstabschätzung), dafür Stärkung des Regionalverkehrs und Erhalt Regionalverkehrshalt Dahlewitz. Davon profitiert auch Rangsdorf.
- Variante S-Bahn Verlängerung von Falkensee nach Finkenkrug aufgrund eines NKI kleiner 1 (Erstabschätzung), dafür Stärkung des Regionalverkehrshalt Finkenkrug
- Variante Direkteinbindung PEX über Tegel nach Gesundbrunnen, dafür Einbindung über Berliner Außenring

- Konsolidierung S-Bahn-Paket entsprechend den tatsächlich erforderlichen oder umsetzbaren Maßnahmen
 - Potsdamer Stammbahn als S-Bahn, dafür als Regionalverkehrsstrecke entsprechend System- und Variantenentscheid
 - Wannseebahn als Regionalverkehrsstrecke, dafür Potsdamer Stammbahn als Regionalverkehrsstrecke entsprechend System- und Variantenentscheid
 - Werkstattanbindung Wartenberg, dafür Weiterverfolgung anderer Werkstattstandorte
 - S-Bahn-Abstellanlage Lichterfelde Süd, dafür Ausbau anderer Abstellkapazitäten
44. Wie wird insbesondere mit Vorhaben verfahren, deren Bewertung im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung keinen für eine Bundesförderung ausreichenden Wirtschaftlichkeitsfaktor ergeben haben?

Zu Frage 44: Auf Grundlage des jeweiligen Planungsstandes kann mittels vorläufiger Nutzen-Kosten-Untersuchungen die Wirtschaftlichkeit und die potentielle GVFG-Förderwürdigkeit eines Vorhabens eingeschätzt werden.

Vorhaben, deren Nutzen-Kosten-Index (NKI) unter 0,7 liegt, werden nach entsprechender Beteiligung und Entscheidung durch den Lenkungskreis vorerst nicht weiterverfolgt, sofern kein Potential zur Verbesserung des Nutzens oder erhebliche Kosteneinsparungen absehbar sind. Bei Vorhaben mit einem vorläufigen NKI zwischen 0,7 und 1 wird eine Optimierung des verkehrlichen Konzepts und/oder des Infrastrukturmangfs geprüft und die Planung entsprechend angepasst. Lässt sich auch weiterhin kein für eine Bundesförderung auskömmlicher NKI erzielen, wird über das weitere Vorgehen im Lenkungskreis entschieden und die Vorhaben ggf. in den Planungsvorrat aufgenommen, so dass sie ggf. im Rahmen von Sonderprogrammen oder bei veränderten Rahmenbedingungen weitergeführt werden können.

45. Welche (Teil-) Projekte wurden seit 2019 hinzugefügt bzw. zusätzlich in Angriff genommen?

Zu Frage 45: Den i2030 Planungen wurden im fortschreitenden Planungsverlauf bisher folgende (Teil-) Projekte hinzugefügt:

- Elektrifizierung Prignitz-Express Wittenberge - Hennigsdorf
 - Berlin-Einbindung Prignitz-Express über Berliner Außenring
 - Korridor Spandau - Nauen: Ausbaumaßnahmen Spandau - Berlin Hbf tief
 - Ausbau südlicher Innenring als Bestandteil der Potsdamer Stammbahn+
 - Ergänzung der Bahnsteigverlängerungen RE1 um die Maßnahmen einer 3. Baustufe (Wusterwitz, Kirchmöser, Kraftwerk Finkenheerd)
46. Gibt es konkrete Absichten dafür, neue (zusätzliche) Vorhaben in das Programm „i2030“ aufzunehmen?

Zu Frage 46:

Die Projekte

- Berlin Ostkreuz - Küstrin-Kietz - Grenze D/PL Kostrzyn („Ostbahn“)
- Nahverkehrstangente Süd (Springfuhl - Grünauer Kreuz) und
- westlicher Berliner Innenring (Abzweig Charlottenburg - Schöneberg)

werden in den Gremien und Strukturen von i2030 geführt, erhalten aber derzeit nicht den Status eines Teilprojektes von i2030. Über die tatsächliche Aufnahme des jeweiligen Projekts als neuer i2030 Korridor wird nach Abschluss der Grundlagenermittlung durch den Lenkungskreis entschieden.

47. Werden der Ausbau der Ostbahn, der Nordbahn und der Nahverkehrstangente Ost in das Programm „i2030“ aufgenommen? Falls nicht, wie sollen diese Vorhaben auf anderem Wege vorangetrieben werden?

Zu Frage 47: Der nördliche Abschnitt der Nahverkehrstangente Ost zwischen Wartenberg und Hohen Neuendorf wird bereits im Rahmen der Weiterentwicklung und Engpassbeseitigung der Berliner S-Bahn innerhalb des Projektes i2030 untersucht.

Bezüglich der Ostbahn und dem Südabschnitt der Nahverkehrstangente Ost zwischen Springfuhl und Grünauer Kreuz wird auf die Antwort zur Frage 46 verwiesen.

Der gesamthafte Ausbau der Berliner Nordbahn ist aktuell im potenziellen Bedarf des Bedarfsplans Schiene enthalten und somit Aufgabe des Bundes. Sofern dieses Projekt von Seiten des BMDV nicht vorangetrieben werden sollte, werden die Länder Berlin und Brandenburg den Ausbau der Berliner Nordbahn nochmals im Rahmen der kürzlich erfolgten Aufnahme des Knotens Berlin in den Bedarfsplan Schiene gegenüber dem BMDV einbringen. Im Rahmen von i2030 wird nur der Ausbau des südlichen Abschnittes der Nordbahn zwischen Berlin-Wilhelmsruh - Berlin-Gesundbrunnen für den SPNV planerisch betrachtet.

48. Gab oder gibt es eine Evaluation, ob das Programm „i2030“ in seiner gegenwärtigen Struktur seine Ziele in Bezug auf die beschleunigte Planung und Umsetzung von Schienenausbauprojekten in der Hauptstadtregion erreichen konnte?

Zu Frage 49: Innerhalb der regelmäßig stattfindenden Projektarbeitsgruppe (PAG) und Lenkungskreise (LK) evaluieren die Projektpartner die Fortschritte der Maßnahmen anhand gemeinsam verabredeter Meilensteinpläne für die Teilprojekte. Bei Verzögerungen werden Hintergründe und Lösungen gemeinsam diskutiert und gefunden. Darüber hinaus werden in Workshops mit Vertretern aller Projektpartner und Ebenen regelmäßig Abläufe und Prozesse bewertet und Möglichkeiten zur Anpassung und somit zur Verbesserung des Projektes i2030 besprochen.

Nach gut sechs Jahren i2030 kann festgehalten werden, dass:

- es weiterhin ein in dieser Form einzigartiges Projekt ist, in dem mittlerweile rund 150 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aller Projektpartner in einem Team zusammenarbeiten;
 - Systementscheide, die zuvor jahrelang diskutiert wurden, innerhalb der Projektstruktur von i2030 gemeinschaftlich gelöst werden, u.a. Ausbau Berlin-Spandau - Falkensee - Nauen und Potsdamer Stammbahn;
 - Ausbauprojekte, die bis 2017 keinerlei Förderoption besaßen, sich dank der Finanzierung beider Länder inzwischen größtenteils mindestens in der Vorplanung (Leistungsphase 2 nach HOAI) befinden;
 - für die Heidekrautbahn-Stammstrecke sowie den zweigleisigen Ausbau Lübbenau - Cottbus die Genehmigungsunterlagen zur Prüfung eingereicht wurden und das Kehrgleis in Königs Wusterhausen sowie die erste Baustufe Bahnsteigverlängerungen RE1 bereits in Betrieb genommen werden konnten
 - durch die vorangeschrittenen Planungen und die bisherigen NKU-Erstabschätzungen gute Chancen auf eine Förderung der Infrastrukturmaßnahmen im GVFG-Bundesprogramm bestehen;
 - im Zuge der Novellierung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) Ende 2023 das Vorhaben „Neustadt (Dosse) - Nauen - Berlin-Spandau“ im Rahmen des „Projektbündels 1: ABS Berlin - Wittenberge - Hamburg, ABS Berlin - Rostock“ in den „Vordringlichen Bedarf“ und gleichzeitig der „Knoten Berlin“ und die „ABS Berlin - Mühlberg - Grenze D/PL“ (Ostbahn) in den „Potenziellen Bedarf“ des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege aufgenommen wurden sowie
 - Ende 2023 die Baufinanzierung für das i2030-Vorhaben Lübbenau-Cottbus zwischen dem Bund, Land Brandenburg und der DB vereinbart wurde.
49. Sind im Ergebnis einer solchen Evaluation gegebenenfalls Anpassungen in den Organisations- und/oder Entscheidungsstrukturen des Programms „i2030“ vorgenommen worden oder beabsichtigt?

Zu Frage 49: Die Organisations- und Entscheidungsstruktur im Projekt i2030 hat sich bewährt und wird von den Partnern nicht in Frage gestellt.

Wie in der Antwort zur Frage 48 bereits dargestellt werden Prozesse der internen Zusammenarbeit regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst. Um dringliche Entscheidungen auch zwischen den regelmäßigen PAG- und LK-Sitzungen treffen zu können wurde zwischenzeitlich beispielsweise eine bedarfsweise Abstimmung auf Ebene der Abteilungsleiter und der regionalen Leitungsebene von DB InfraGO eingeführt.

50. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landesverwaltung sind mit der Bearbeitung des Programms „i2030“ betraut? Bitte einschließlich Anzahl der Vollzeitstellen, Zuordnung zur jeweiligen Behörde sowie Aufgabenbereichen angeben.

Zu Frage 50: Die Bearbeitung des Programms i2030 fällt in die Zuständigkeit des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung. In dessen Geschäftsbereich sind mit dieser Aufgabe betraut:

Behörde:	Aufgabenbereich:	Personen:	VZÄ:
MIL	Schieneninfrastruktur	9	6,5
	Haushalt / Förderung	2	1
LBV	Förderung: Vorhabenplanung/-realisierung	9	5
	Haushalt	3	0,5
Gesamt:		23	13

51. Hat seit 2019 ein Stellenaufwuchs in der Landesverwaltung zur Bearbeitung des Programms „i2030“ stattgefunden? Falls ja, in welchem Umfang?

Zu Frage 51: Die Bearbeitung des Programms i2030 fällt in die Zuständigkeit des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung.

Im Einzelplan 11 wurden 7 Stellen seit dem Haushaltsjahr 2019 für die Erledigung dieser Aufgabe neu ausgebracht.

52. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) sind mit der Bearbeitung des Programms „i2030“ betraut? Bitte einschließlich Anzahl der Vollzeitstellen sowie Aufgabenbereichen angeben.

Zu Frage 52: Zum Jahresbeginn 2024 wurde die Anzahl der bei der VBB GmbH von den Ländern Berlin und Brandenburg bewilligten Vollzeitstellen für das Projekt i2030 von bislang vier auf bis zu sieben Projektstellen erhöht. Mit Stand Januar 2024 sind die bisherigen vier Vollzeitstellen personell besetzt und die Personalakquise für die neuen Stellen läuft.

Die Aufgabenbereiche umfassen eine Stelle für die VBB-interne Projektleitung und eisenbahnfachspezifische Tätigkeiten, eine Stelle für Projektkommunikation und statt bisher zwei nun bis zu fünf Stellen für eisenbahnfachspezifische Tätigkeiten zur Betreuung der Planungen in den einzelnen Korridoren. Darüber hinaus sind für das Projekt i2030 weitere Mitarbeitende des VBB stundenweise unterstützend tätig, insbesondere zur Betreuung des Lenkungskreises und zur weiteren fachlichen Unterstützung.

53. Hat seit 2019 ein Stellenaufwuchs im VBB zur Bearbeitung des Programms „i2030“ stattgefunden? Falls ja: In Welchem Umfang?

Zu Frage 53: Ja, die Anzahl der zur Bearbeitung des Projektes i2030 bewilligten Stellen wurden von drei im Jahr 2019 um vier auf bis zu sieben Vollzeitstellen im Jahr 2024 erhöht, aktuell sind vier personell besetzt.

4. Entwicklung des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV)

54. Welche Bahnhöfe in Brandenburg sind an den SPFV angebunden und wie viele Abfahrten gibt es dort jeweils pro Tag?

Zu Frage 54: Die folgenden Bahnhöfe in Brandenburg sind im Fahrplan 2024 (Stand Januar 2024) an den SPFV angebunden. Die Anzahl der Abfahrten sind für planmäßige Verkehre angegeben und variieren je nach Verkehrstag. Aufgrund von Feiertagen, saisonalen oder baubedingten Änderungen kann der Wert hiervon abweichen. Die tagesaktuellen Fahrpläne sind in den elektronischen Fahrplanauskunftssystemen abrufbar.

Bahnhof	Anzahl Abfahrten pro Tag
Angermünde	8-13
Bernau (b Berlin)	5
Brandenburg Hbf	9-11
Cottbus Hbf	0-1
Doberlug-Kirchhain	13-16
Eberswalde	8-12
Elsterwerda	15-18
Flughafen BER	12-14
Frankfurt (Oder)	16-18
Königs Wusterhausen	1-2
Lübben	1-2
Lübbenau	1-2
Oranienburg	15-18
Potsdam Hbf	9-11
Prenzlau	8-13
Schönefeld (bei Berlin)	0-1
Wittenberge	23-27

55. Welche inländischen und ausländischen Ziele können von diesen Fernverkehrshalten umsteigefrei erreicht werden?

Zu Frage 55: Direktverbindungen von bzw. zu diesen Bahnhöfen bestehen im Fahrplan 2024 zu bzw. von den folgenden Städten außerhalb Brandenburgs (Stand Januar 2024). Die Ziele sind für planmäßige Verkehre angegeben und variieren je nach Verkehrstag, teilweise auch nach Fahrtrichtung. Es sind nicht alle Zwischenhalte der Züge angegeben. Zudem kann es aufgrund von saisonalen oder baubedingten Änderungen zu Abweichungen kommen. Die tagesaktuellen Fahrpläne sind in den elektronischen Fahrplanauskunftssystemen abrufbar.

Bahnhof	Direktverbindungen von bzw. nach
Angermünde, Eberswalde, Prenzlau	Berlin, Ostseebad Binz, Darmstadt, Dresden, Eisenach, Erfurt, Frankfurt (Main), Greifswald, Halle (Saale), Leipzig, Mannheim, München, Nürnberg, Saarbrücken, Stralsund
Bernau (b Berlin)	Berlin, Ostseebad Binz, Dresden, Erfurt, Greifswald, Leipzig, München, Nürnberg, Stralsund
Brandenburg Hbf, Potsdam Hbf	Basel, Berlin, Bielefeld, Bochum, Braunschweig, Bremen, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Emden, Essen, Frankfurt (Main) Flughafen, Freiburg (Breisgau), Goslar, Halberstadt, Hannover, Karlsruhe, Köln, Leer (Ostfriesland), Magdeburg, Mannheim, Neustrelitz, Norddeich, Oldenburg (Oldenburg), Quedlinburg, Rostock, Thale, Waren (Müritz), Wernigerode
Cottbus Hbf, Königs Wusterhausen, Lübben, Lübbenau	Berlin, Braunschweig, Bremen, Emden, Hannover, Leer (Ostfriesland), Magdeburg, Norddeich, Oldenburg (Oldenburg)
Doberlug-Kirchhain	Berlin, Dresden, Graz, Neustrelitz, Prag, Rostock, Waren (Müritz), Wien
Elsterwerda	Aachen, Berlin, Bielefeld, Ostseebad Binz, Bochum, Dortmund, Dresden, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Graz, Greifswald, Hannover, Köln, Neustrelitz, Prag, Rostock, Stralsund, Waren (Müritz), Wien
Flughafen BER	Berlin, Ostseebad Binz, Dresden, Greifswald, Neustrelitz, Rostock, Stralsund, Waren (Müritz)
Frankfurt (Oder)	Berlin, Breslau, Bydgoszcz, Danzig, Gdynia, Kattowitz, Krakau, Posen, Przemyśl, Warschau, Zielona Gora
Oranienburg	Berlin, Dresden, Halle (Saale), Jena, Leipzig, Linz, Magdeburg, Neustrelitz, Nürnberg, Passau, Regensburg, Rostock, Waren (Müritz), Wien
Schönefeld (bei Berlin)	Aachen, Bielefeld, Bochum, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Hannover, Köln
Wittenberge	Augsburg, Berlin, Bratislava, Büchen, Budapest, Darmstadt, Dresden, Erfurt, Flensburg, Frankfurt (Main), Halle (Saale), Hamburg, Kiel, Leipzig, Ludwigslust, Magdeburg, Mannheim, München, Nürnberg, Prag, Rostock, Saarbrücken, Schwerin, Stendal

56. Welche Nachtzugverbindungen können von brandenburgischen Bahnhöfen aus genutzt werden?

Zu Frage 56: Von Potsdam Hbf und Brandenburg Hbf besteht eine ICE-Verbindung über Nacht von und nach Basel SBB mit Zwischenhalten u.a. in Magdeburg, Hannover, Dortmund, Essen, Düsseldorf, Köln, Frankfurt (Main) Flughafen, Mannheim, Karlsruhe und Freiburg (Breisgau). (Stand Januar 2024, baubedingte Änderungen möglich)

57. In welcher Form arbeitet das Land Brandenburg mit dem Bund sowie den Nachbarländern bei der Weiterentwicklung des (grenzüberschreitenden) SPFV-Angebotes zusammen?

Zu Frage 57: Das Fernverkehrsangebot wird in Deutschland eigenwirtschaftlich von den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht. Diese entscheiden eigenverantwortlich über die jeweiligen Verbindungen und Halte. Um dennoch Wünsche bezüglich der Fernverkehrsanbindung platzieren zu können, werden beispielsweise Gespräche mit den Fernverkehrsunternehmen geführt. Dabei wird, wie z.B. bei der Fernverkehrsanbindung für Potsdam und Magdeburg mit Sachsen-Anhalt und bei der Anbindung von Cottbus und Görlitz mit Sachsen zusammengearbeitet. Abstimmungen zum grenzüberschreitenden Verkehr nach Polen erfolgen u.a. beim Runden Tisch Verkehr der Oder-Partnerschaft.

Im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Deutschlandtaktes gibt es zudem regelmäßige Termine der Koordinierungsgruppe Deutschlandtakt gemeinsam mit Vertretern des BMDV, der Eisenbahnverkehrsunternehmen des Fern- und Güterverkehrs, Fachverbänden, Fahrgastverbänden sowie weiteren Ländern und Aufgabenträgerorganisationen für den SPNV.

58. Inwiefern fließen Vorschläge und Initiativen aus Fachverbänden und Zivilgesellschaft in die Bemühungen des Landes zur Weiterentwicklung des SPFV-Angebotes ein?

Zu Frage 58: Wie bereits in der Antwort zur Frage 57 dargestellt, sind die Fach- und Fahrgastverbände bereits in die Abstimmungen zum Deutschlandtakt eingebunden und können somit ihre Anregungen unmittelbar in die Diskussion einbringen. Auch die Fahrgäste können sich mit ihren Wünschen direkt an die eigenverantwortlich agierenden Fernverkehrsunternehmen wenden. Sinnvoll umsetzbare Vorschläge zur Verbesserung des Fernverkehrsangebotes in Brandenburg werden von der Landesregierung in die Gespräche mit den Verkehrsunternehmen eingebracht.

59. Wie hat sich das SPFV-Angebot in Brandenburg seit 2019 entwickelt?

Zu Frage 59: Das Fernverkehrsangebot in Brandenburg wurde in den letzten Jahren wesentlich erweitert. Zu nennen sind hier insbesondere die Einführung der neuen Intercity-Linie im Zweistundentakt von Warnemünde über Rostock, Neustrelitz, Oranienburg, Berlin, Flughafen BER, Doberlug-Kirchhain und Elsterwerda nach Dresden sowie die Verdichtung der Verbindungen von Berlin über Wittenberge nach Hamburg zu einem durchgehenden Zweistundentakt. Auch auf den Relationen von Berlin über Bernau, Eberswalde, Angermünde und Prenzlau nach Stralsund und von Berlin über Frankfurt (Oder) nach Posen-Warschau bzw. Breslau-Krakau wurde die Anzahl der Verbindungen pro Tag schrittweise ausgebaut, so dass tagsüber zeitweise zweistündliche Fernverkehrsverbindungen bestehen.

Die Landeshauptstadt Potsdam und Brandenburg an der Havel werden inzwischen wieder regelmäßig mit drei Intercity-Zugpaaren Richtung Magdeburg - Hannover - Ostfriesland, einem ICE-Nachtzugpaar sowie dem Harz-Berlin-Express an den Fernverkehr angebunden. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 wurde außerdem eine zweite Intercity-Verbindung zwischen Rostock, Schwerin, Wittenberge, Magdeburg und Leipzig eingeführt und der private Anbieter Flixbus bedient mit einem Zugpaar Dresden - Berlin - Hannover - Köln - Aachen auch die Halte Elsterwerda und Schönefeld (bei Berlin) innerhalb von Brandenburg.

Die Fahrgäste in Brandenburg profitieren zudem auch von der verbesserten Anbindung von Berlin, z.B. durch die Einführung halbstündlicher Verbindungen Richtung Hamburg, Hannover und Erfurt sowie schneller Sprinter-Verbindungen von Berlin nach Köln, Frankfurt (Main) und München.

60. Wie wird sich das SPNV-Angebot in Brandenburg voraussichtlich bis 2030 entwickeln?

Zu Frage 60: Wie bereits dargestellt, wird das Verkehrsangebot im Fernverkehr eigenverantwortlich von den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht. Insofern kann hier nur eine allgemeine Einschätzung getroffen werden bzw. Veröffentlichungen der Verkehrsunternehmen aufgegriffen werden:

Mit der Fertigstellung weiterer Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen in Deutschland und der Auslieferung neuer Fernverkehrszüge ist auch in den nächsten Jahren mit einem Ausbau der Angebote zu rechnen. Im Sinne der Zielstellung des Deutschlandtaktes sollen Halbstundentakte zwischen den großen Städten Deutschlands eingerichtet, vermehrt internationale Angebote etabliert, die Bedienung in der Fläche mit Zweistundentakten ausgeweitet und Nachtzugverkehre wiedereingerichtet werden. Zudem haben weitere private Gesellschaften angekündigt, Fernzüge in Deutschland anbieten zu wollen.

Bezogen auf Brandenburg erhofft sich die Landesregierung dadurch die schrittweise Umsetzung des Zielnetzes Deutschlandtakt in den kommenden Jahren durch die Einrichtung eines stündlichen Fernverkehrshalts in Wittenberge, die Schließung der Angebotslücken zum Zweistundentakt auf den Relationen Berlin-Bernau (b Berlin)-Eberswalde-Prenzlau-Stralsund und Berlin-Frankfurt (Oder)-Warschau sowie die Verbesserung der Anbindung der Landeshauptstadt Potsdam und der Lausitz. Wünschenswert wären ebenfalls weitere Halte privater Fernverkehrs- und Nachtzuganbieter an Bahnhöfen in Brandenburg.

61. Welches SPNV-Angebot hat das Land Brandenburg für den Deutschlandtakt-Fahrplan angemeldet?

Zu Frage 61: Im Rahmen der Erarbeitung des Deutschlandtaktes wurde von Seiten des Gutachters auf Basis aktueller Verkehrsangebote, den Planungen des Bundesverkehrswegeplans und der Gespräche mit den jeweiligen Fernverkehrsunternehmen ein Fernverkehrsnetz entwickelt, wozu die Länder Stellung nehmen konnten. Hierin waren viele Fernverkehrsstrassen in Brandenburg bereits berücksichtigt, wie z.B. die stündliche Anbindung von Wittenberge, die zweistündliche Verbindungen von Berlin in die Richtungen Potsdam - Brandenburg an der Havel - Magdeburg, Oranienburg - Rostock, Bernau (b Berlin) - Eberswalde - Angermünde - Prenzlau - Stralsund, Bernau (b Berlin) - Eberswalde - Angermünde - Stettin, Frankfurt (Oder) - Warschau, Flughafen BER - Cottbus, Flughafen BER - Döberlug-Kirchhain - Elsterwerda - Dresden und Potsdam - Bad Belzig - Dessau - Leipzig.

In der Stellungnahme des Landes Brandenburg wurde daher vor allem die bessere Anbindung der Lausitz an den Fernverkehr eingefordert, beispielsweise mit einer Verlängerung der Fernzüge über Cottbus hinaus nach Görlitz bzw. Breslau im Zusammenhang mit dem Ausbau der Strecke Cottbus - Horka - Görlitz.

62. Welche Maßnahmen im Schienennetz des Landes Brandenburg hat die Landesregierung für den Deutschlandtakt-Fahrplan angemeldet, welche davon sollen umgesetzt werden und welchen Terminplan gibt es dafür?

Zu Frage 62: Die Idee des Deutschlandtaktes besteht darin, die Infrastrukturausbaumaßnahmen aus einem bundesweiten Zielfahrplan für den Personen- und den Güterverkehr abzuleiten. Insofern haben die Länder Berlin und Brandenburg über die VBB GmbH ihre Angebotsplanungen und die geplanten oder in Bau befindlichen Infrastrukturmaßnahmen gemäß den aktuell geltenden Nahverkehrsplänen als Grundlage für die Erstellung des Zielnetzes Deutschlandtakt angemeldet. Grundlage für die Anmeldung zum vorliegenden Zielfahrplan Deutschlandtakt waren in Brandenburg die Planung für den LNVP 2018-2022 einschließlich der geplanten und teilweise bereits umgesetzten Angebotsausweitungen in den Vergabernetzen. Für die aktuell laufende Fortschreibung des Zielnetzes Deutschlandtakt wurden die Planungen des LNVP 2023-2027 einschließlich des Perspektivnetzes angemeldet.

Im Ergebnis des abgeschlossenen Gutachtens des Bundes zum Deutschlandtakt wurden für Brandenburg die folgenden größeren Ausbauprojekte fahrplanbasiert abgeleitet und volkswirtschaftlich bewertet:

Relation	Maßnahmen
Berlin – Rathenow – Wolfsburg (Lehrter Bahn)	• Geschwindigkeitserhöhung auf abschnittsweise 280 – 300 km/h • Bahnhof Wustermark: Zusätzliche Weichenverbindungen • Bahnhof Rathenow: Zusätzliches Überholgleis
Berlin – Hamburg (Hamburger Bahn)	• Abschnitt Berlin-Spandau – Nauen: Viergleisiger Ausbau der Regional- und Fernbahn- gleise • Abschnitt Neustadt (Dosse) – Nauen: Dreigleisiger Ausbau • Bahnhof Wittenberge: Weitere Bahnsteigkante, zusätzliche Weichenver- bindungen, Anpassung der Leit- und Sicherungs- technik
Berlin – Jüterbog – Halle (Saale) (Anhalter Bahn)	• Abschnitt Berlin Südkreuz – Ludwigsfelde: Vierglei- siger Ausbau • Bahnhof Jüterbog: Reaktivierung einer Bahnsteigkante
Jüterbog – Falkenberg (Elster)	• Linda (Elster) – Holzdorf (Elster):

	Neuer Begegnungsabschnitt
Berlin (– Flughafen BER) – Dresden	- Abzweig Selchow: Überwerfung zur niveaufreien Fahrmöglichkeit vom Flughafen BER auf den Berliner Außenring

Konkrete Terminpläne liegen bislang nicht vor. Eine zeitliche Einordnung soll im Rahmen der Etappierung des Deutschlandtaktes erfolgen.

Die vollständige Liste aller Maßnahmen ist im „Abschlussbericht zum Zielfahrplan Deutschlandtakt“ enthalten: https://downloads.ctfassets.net/scbs508ba-jse/7oB2P0qqjFPmrt6FSXSxsf2f48d117f4399a3b165cac6ebf4f179/2022-09-01_Abschlussbericht_Deutschlandtakt_3-00.pdf

63. Welche (schienenbezogenen) Maßnahmen sind im aktuellen Bundesverkehrswegeplan im Land Brandenburg vorgesehen?

64. Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand dieser Vorhaben und bis wann sollen diese fertiggestellt sein?

Die Fragen 63 und 64 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der folgenden Tabelle sind die Ausbaustrecken in Brandenburg gemäß Bedarfsplan Schiene und der aktuelle Umsetzungsstand zusammengefasst. Die konkreten Maßnahmen sind mit Ausnahme der Ende 2023 neu aufgenommenen Strecken im Landesnahverkehrsplan 2023-2027 auf den Seiten 69 und 150 aufgeführt.

Ausbaustrecke	Aktueller Stand (Januar 2024)
Berlin – Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL	Auf Brandenburger Gebiet weitgehend abgeschlossen
Berlin – Rostock	Weitgehend abgeschlossen, Bahnhof Fürstenberg (Havel) ausstehend
Berlin - Dresden und Dresdner Bahn innerhalb des Knotens Berlin	Inbetriebnahme Dresdner Bahn und Verbindungskurve zum Flughafen BER: vsl. Ende 2025; Fertigstellung Bahnhof Zossen: vsl. 2025 Fertigstellung 2. Baustufe Blankenfelde (TF) – Großenhain: vsl. 2029
Angermünde – Grenze D/PL (– Szczecin)	Angermünde – Passow (UM): in Bau, Gesamt-Inbetriebnahme: vsl. 2026
Berlin – Angermünde – Stralsund	Planung soll aufgenommen werden
Berlin – Hannover	Baubeginn Hannover - Berlin 1. Baustufe ab 2025, Fertigstellung Gesamtprojekt vsl. 2036
Projektbündel 1:	Ende 2023 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen, aus

ABS Berlin – Wittenberge – Hamburg, ABS Berlin – Rostock	Deutschlandtakt abgeleitet (vgl. Antwort zur Frage 62)
Projektbündel 5: ABS/ NBS Hanau/Gießen – Fulda, ABS/NBS Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – Fulda (Anhalter Bahn)	Ende 2023 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen, aus Deutschlandtakt abgeleitet (vgl. Antwort zur Frage 62)
Projektbündel 8: ABS/ NBS Dortmund – Hamm, ABS/NBS Hannover – Bielefeld – Hamm, ABS Berlin – Hannover	Ende 2023 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen, aus Deutschlandtakt abgeleitet (vgl. Antwort zur Frage 62)
Bahnhof Fangschleuse	Ende 2023 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen
Berlin – Müncheberg – Grenze D/PL (Ostbahn)	Ende 2023 in den potenziellen Bedarf aufgenommen
Knoten Berlin	Ende 2023 in den potenziellen Bedarf aufgenommen

65. Welche (schienenbezogenen) Maßnahmen meldet die Landesregierung für die angekündigte Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans bzw. die Aufstellung des Bundesmobilitätsplans an?

Zu Frage 65: Aktuell sind keine Stellungnahmen von Seiten des BMDV angefordert, so dass auch keinerlei Rahmenbedingungen bekannt sind. Insofern kann hier nur eine vorläufige Antwort zu möglichen Maßnahmen erfolgen.

Demnach sollten aus Sicht des Landes Brandenburg die bereits im Bedarfsplan enthaltenen Maßnahmen weiterverfolgt und vorangetrieben werden. Hierzu zählen insbesondere auch die neu aufgenommenen Maßnahmen im Rahmen der Projektbündel des Deutschlandtaktes (Hamburger Bahn, Lehrter Bahn und Anhalter Bahn), der Ausbau der Ostbahn, des Bahnhofs Fangschleuse und des Knotens Berlin. Der Knoten Berlin sollte dabei aus Sicht der Länder Berlin und Brandenburg zumindest die Reaktivierungen der Potsdamer Stammbahn, des südlichen Berliner Innenrings, der Berliner Nordbahn, den teilweisen Ausbau des Berliner Außenrings und die Digitalisierung des Knotens Berlin beinhalten.

Darüber hinaus sind aus Sicht des Landes Brandenburg auch die Eisenbahninfrastrukturprojekte aus dem Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) in den künftigen Planungen des Bundes zu berücksichtigen, wie z.B. der Ausbau der Strecken von Cottbus Richtung Lübbenau, Leipzig, Dresden, Görlitz, Forst (Lausitz) und von Guben Richtung Gubin.

5. Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)

66. Wie haben sich die Fahrgastzahlen im SPNV in Brandenburg seit 1990 entwickelt? Bitte Werte für die Jahre 1990, 1995, 2000, 2005, 2010, 2015 und 2020 sowie 2023 angeben und zwischen S-Bahn und Regionalverkehr unterscheiden.

Zu Frage 66: Für die Entwicklung der jährlichen Fahrgastzahlen gibt es keine länderspezifische, sondern nur eine VBB-verbundweite Datenreihe, die zudem nur bis in das Jahr 1993 zurückreicht. Es werden daher die Fahrgastzahlen für das Gesamtnetz in den Ländern Berlin und Brandenburg dargestellt. Für das Jahr 2023 sind noch keine Statistiken vorhanden, daher werden die Daten aus dem Jahr 2022 angegeben.

Jahr	Fahrgäste im Regionalverkehr [in Millionen]	Fahrgäste in der Berliner S-Bahn [in Millionen]
1993	22	232
1995	29	245
2000	40	286
2005	43	357
2010	54	376
2015	77	417
2020	62	334
2022	93	410

67. Wie hat sich das SPNV-Angebot in Brandenburg seit 1990 insgesamt entwickelt? Bitte in Fahrzeugkilometern sowie in Transportkapazität (Sitz-/Stehplatzanzahl) für die Jahre 1990, 1995, 2000, 2005, 2010, 2015 und 2020 sowie 2023 angeben.

Zu Frage 67: In der folgenden Tabelle sind die Zugkilometer (Zkm) ab 2005 zusammengestellt. Für die Jahre davor liegen die Werte nicht vor. Die Platzkilometer (Soll-Sitzplatzkapazität) liegen nur für den Regionalverkehr und erst ab 2015 vor, da in diesem Zeitraum die Umstellung auf Bruttoverträge mit Vorgabe von Sitzplatzkapazitäten erfolgte. Zu beachten ist dabei, dass im Jahresfahrplan enthaltene Baumaßnahmen berücksichtigt wurden.

	S-Bahn: Zkm	RV: Zkm	RV: Platzkm
2005	3.459.000	32.478.000	-
2010	3.450.000	30.322.000	-
2015	3.621.000	31.489.000	7.839.000.000
2020	3.827.000	33.169.000	9.169.000.000
2023	4.207.000	36.843.000	10.620.000.000

68. Wie hat sich speziell das grenzüberschreitende SPNV-Angebot zwischen Brandenburg und Polen seit 1990 entwickelt? Bitte Anzahl der Linien, Entwicklung der Fahrgastzahlen, Entwicklung der Verkehrsleistung in Fahrzeugkilometern sowie Entwicklung der Transportkapazität (Sitz-/Stehplatzanzahl) jeweils für die Jahre 1990, 1995, 2000, 2005, 2010, 2015 und 2020 sowie 2023 angeben.

Zu Frage 68: Die Anzahl der grenzüberschreitenden Verbindungen zwischen Brandenburg und Polen wurde in den vergangenen Jahren ausgeweitet. Aufgrund der Bauarbeiten an der Strecke zwischen Angermünde und Szczecin Główny (Stettin Hbf) wurde als Ersatz für die bislang etwa im Zweistundentakt verkehrenden Regionalzüge der Linie RB66 ein stündliches Angebot mit Bussen eingerichtet (zweistündlich als Express-bus, zweistündlich mit Bedienung der Zwischenhalte). Aufgrund des Neubaus der Oderbrücke ist für die Züge der RB26 Berlin Ostkreuz - Kostrzyn (- Gorzów Wielkopolski) vorübergehend ein Busersatzverkehr von Küstrin-Kietz nach Kostrzyn erforderlich, der entsprechend dem Zugverkehr im Stundentakt verkehrt.

Zwischen Frankfurt (Oder), Rzepin und Zielona Góra werden ergänzend zum Fernverkehr drei Zugpaare pro Tag bei der RB91 angeboten. Die Strecke von Guben über Gubin nach Zielona Góra wurde im Juni 2022 für den SPNV an Wochenenden reaktiviert und seit Dezember 2022 tägliche Fahrten der RB92 angeboten. Seit Juni 2023 werden an Wochenenden einzelne Fahrten über Guben hinaus nach Cottbus Hbf durchgebunden. Bei der RB93 von Forst (Lausitz) nach Żagań wurde zum Dezember 2023 das Angebot von Montag bis Freitag ausgeweitet und neu 5 Verbindungen pro Tag und Richtung alle 3 Stunden angeboten sowie die Fahrten bis nach Cottbus Hbf durchgebunden. An Wochenenden verkehren zwei Zugpaare durchgehend von Forst (Lausitz) über Żagań bis Wrocław Główny (Breslau Hbf). Ergänzt wird das Angebot an Wochenenden von April bis Dezember durch den Kulturzug Berlin-Lichtenberg - Cottbus Hbf - Wrocław Główny, der den Grenzübergang im sächsischen Horka nutzt.

In Summe werden im Fahrplan 2024 zwischen Brandenburg und Polen über alle Grenzübergänge über 100 Verbindungen pro Tag angeboten. Hinzu kommen die grenzüberschreitenden Verbindungen im kommunalen ÖPNV.

In der folgenden Tabelle sind ab 1995 die Anzahl der Linien, die Fahrgastzahlen pro Tag (soweit vorliegend) und die Sitzplatzzahlen pro Fahrt (soweit vorliegend) angegeben. Zudem ist die Anzahl der Verbindungen angegeben, da die Fahrzeugkilometer insbesondere auch für den ergänzenden polnischen Anteil nicht vorliegen.

Jahr	Anzahl Linien	Linie	Anzahl Fahrten	Fahrgäste/Tag (Grenzabschnitt)	Kapazität (Sitzplätze/Fahrt)
1995	4	RB26 Berlin-Lichtenberg - Kostrzyn	22	Keine Daten	Keine Daten
		RB62 Frankfurt (Oder) - Kostrzyn	16	Keine Daten	Keine Daten
		RB66 Angermünde - Szczecin	10	Keine Daten	Keine Daten
		Forst - Zagan (- Glogow)	4	Keine Daten	Keine Daten
2000	5	RB26: Berlin-Lichtenberg - Kostrzyn	36	Keine Daten	Keine Daten
		RB66: Angermünde - Szczecin	18	Keine Daten	Keine Daten
		Frankfurt (Oder) - Rzepin (- Poznan)	4	Keine Daten	Keine Daten
		Guben - Zielona Gora	4	Keine Daten	Keine Daten
		Forst - Zagan	4	Keine Daten	Keine Daten
2005	4	RB26: Berlin-Lichtenberg - Kostrzyn	34	760 (2006)	Keine Daten
		RB66: Angermünde - Szczecin	16	180 (2006)	Keine Daten
		Frankfurt (Oder) - Rzepin (- Poznan)	6	130 (2006)	Keine Daten
		Forst - Zagan	4	Keine Daten	Keine Daten

2010	4	RB26: Berlin-Lichtenberg - Kostrzyn	33	830	156 / 312
		RB66/RE66: Angermünde - Szczecin	16	260	146 / 292
		RB91: Frankf. (O) - Poznan / Ziel. Gora	6	90	Keine Daten
		RB93: Forst - Zagan	6	20	Keine Daten
2015	4	RB26: Berlin-Lichtenberg - Kostrzyn	33	1.060	156 / 312
		RB66/RE66: Angermünde - Szczecin	16	810	146 / 292
		RB91: Frankfurt (Oder) - Zielona Gora	4	40	Keine Daten
		RB93: Forst - Zagan	4	10	Keine Daten
2020	5	RB26: Berlin Ostkreuz - Kostrzyn	37	630	140 / 280
		RB66/RE66: Angermünde - Szczecin	18	520	108 / 216 / 324
		RB91: Frankfurt (Oder) - Rzepin	6	50	134
		RB93: Forst - Zagan	4	20	40
		Kulturzug: Berlin-Lichtenb. - Wroclaw	2	80	146 / 292
2023	6	RB26: Berlin Ostkreuz - Kostrzyn	38	EV Bus	EV Bus
		RB66: Angermünde - Szczecin	38	EV Bus	EV Bus
		RB91: Frankfurt (Oder) - Zielona Gora	6	70 (1. Hj)	134
		RB92: Guben - Zielona Gora	12	Keine Daten	134
		RB93: Forst - Zagan	8*	10 (1. Hj)	108
		Kulturzug: Berlin-Lichtenb. - Wroclaw	2	90	240

*seit Dezember 2023 10 Fahrten am Tag (Mo-Fr)

69. Welcher Anteil der seit 2019 zusätzlich eingesetzten Fahrzeugkilometer wurde von der Landesregierung in der 6. Wahlperiode (oder früher) und welcher Anteil in der 7. Wahlperiode des Landtags Brandenburg geplant und bestellt?

Zu Frage 69: Die Entscheidung über die Bestellung der Zugkilometer für das jeweilige Fahrplanjahr erfolgt in vollem Umfang durch die aktuelle Landesregierung. Zusätzliche Verkehrsangebote erfordern ggf. Vergabeverfahren und eine Vorlaufzeit zur Beschaffung von Fahrzeugen und zur Betriebsvorbereitung in den jeweiligen Verkehrsverträgen.

70. Auf welchen Linien wurde das SPNV-Angebot seit 2019 verbessert?

Zu Frage 70: Verbesserungen im SPNV-Angebot erfolgten seit 2019 durch neue Linien, Änderungen im Betriebskonzept, Kapazitätsausweitungen in der Woche und am Wochenende, zusätzliche Fahrten zur Hauptverkehrszeit, Verlängerungen oder Anpassungen des Laufweges, Taktverdichtungen oder zusätzliche Fahrten im Ausflugsverkehr.

Für folgende Linien ergaben sich im Angebot durch einen oder mehrere der genannten Punkte Verbesserungen (teilweise nur für einen begrenzten Zeitraum):

FEX, RE1, RE2, RE3, RE4, RE5, RE6, RE7, RE8, RE10, RE11, RE13, RB10, RB12, RB13, RB21, RB22, RB23, RB24, RB25, RB26, RB27, RB32, RB33, RB35, RB36, RB37, RB41, RB43, RB49, RB51, RB54, RB55, RB60, RB62, RB63, RB65, RB66, RB73, IC17 (Anerkennung VBB-Tarif), S4, S8, S9, S26, S45 und S46

71. Auf welchen Linien wurde SPNV-Angebot seit 2019 verringert und aus welchen Gründen? Wie wurde die Angebotsverschlechterung kompensiert?

Zu Frage 71: Die Linie RE3 fährt von Berlin aus kommend zweistündlich bis Lutherstadt Wittenberg Hbf, der bisherige Linienteil nach Falkenberg (Elster) wird seit Fahrplanwechsel 2022 von der Linie RE4 übernommen

Die Linie RE5 endet aus Norden kommend bereits in Berlin Südkreuz, da der Abschnitt Berlin Südkreuz - Elsterwerda/Finsterwalde (Niederlausitz) seit Fahrplanwechsel 2022 von der neuen Linie RE8 übernommen wird.

Die Linie RB13 wird im Abschnitt Wustermark - Berlin Jungfernheide durch die Linie RB21 ersetzt, die neu auch in den Nebenverkehrszeiten und am Wochenende verkehrt.

Weiterhin ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 der Probebetrieb auf der Linie RB63 planmäßig ausgelaufen. Mehrere PlusBus-Linien verbinden die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal, Templin und Prenzlau ringförmig miteinander. Parallel dazu wird die Schieneninfrastruktur der Linie RB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweit diese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für ein langfristig tragbares und attraktives Schienekonzept ermittelt werden.

72. Welche Angebotsverbesserungen plant die Landesregierung in welchem Zeitrahmen - über den aktuellen Landesnahverkehrsplan hinaus - um Angebotslücken zu schließen und hat die Landesregierung all diese Maßnahmen für den Deutschland-takt-Fahrplan angemeldet?

Zu Frage 72: Im Landesnahverkehrsplan 2023-2027 hat die Landesregierung mit dem Perspektivnetz im Horizont 2030+ einen Ausblick auf die möglichen Angebotsausweitungen nach 2027 gegeben. So sollen die Strecken Berlin - Frankfurt (Oder) und Berlin - Wünsdorf-Waldstadt im 15-Minuten-Takt sowie die Strecken Berlin - Cottbus Hbf und Berlin - Jüterbog im 20-Minuten-Takt erschlossen werden. Zudem werden als Ergebnis aus dem Projekt Rail-BLu stündliche Taktverkehre auf den grenzüberschreitenden Linien Frankfurt (Oder) - Zielona Góra, Guben - Zielona Góra und Cottbus Hbf - Żary/Żagań angestrebt. Auch auf dem Berliner Außenring (u.a. Linie RB22 zum Flughafen BER) und auf den Außenästen der Berliner S-Bahn sollen Taktverdichtungen zum Tragen kommen. Zu den jeweiligen Details wird auf das im Landesnahverkehrsplan 2023 - 2027 auf Seite 144 ff. veröffentlichte Zielnetz 2030 für die Berliner S-Bahn und das Perspektivnetz im Horizont 2030+ verwiesen.

Entsprechend der Antwort zur Frage 62 wurde das Perspektivnetz im Horizont 2030+ für die Fortschreibung des Deutschlandtakt Zielnetzes angemeldet.

73. Wie hat sich die Qualität (insbesondere die Pünktlichkeit) des SPNV in Brandenburg seit 2019 entwickelt? Bitte Jahreswerte angeben.

Zu Frage 73: Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Regionalverkehr in Berlin und Brandenburg entwickelten sich in den Jahren 2019 bis 2023 wie folgt (Werte in Prozent):

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023
Zuverlässigkeitsgrad	99,0%	99,3%	97,4%	97,8%	97,1%
Pünktlichkeitsgrad	93,0%	93,9%	91,6%	87,6%	87,3%

Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im gesamten Netz der Berliner S-Bahn entwickelten sich in den Jahren 2019 bis 2023 wie folgt:

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023
Zuverlässigkeitsgrad	96,3%	95,8%	94,7%	95,5%	94,0%
Pünktlichkeitsgrad	96,1%	97,1%	96,0%	95,0%	93,6%

Erläuterungen: Für den hier angegebenen Pünktlichkeitsgrad gelten Regionalzüge bis 4:59 min Verspätung als pünktlich, ab 5:00 min Verspätung als unpünktlich. Bei der Berliner S-Bahn gelten Züge bis 3:59 min Verspätung als pünktlich, ab 4:00 min Verspätung als unpünktlich. Der Zuverlässigkeitsgrad gibt den Anteil der tatsächlich erbrachten Verkehrsleistung in Zugkilometern in Relation zum tagesaktuellen Fahrplan an, d.h. baubedingte Abweichungen sind im angepassten Fahrplan bereits berücksichtigt und gelten nicht als Zugausfall. Als ausgefallen gelten auch Fahrten, die verfrüht erfolgen oder eine über dem Takt der Linie liegende Verspätung aufweisen.

Hinweis: Ein gesonderter Pünktlichkeits- bzw. Zuverlässigkeitsgrad nur für die Brandenburger Abschnitte des S-Bahn-Netzes liegt nicht vor und wäre auch nicht sachgerecht, weil die S-Bahn in der Metropolregion auf allen Brandenburger Abschnitten zu einem erheblichen Anteil landesgrenzüberschreitend genutzt wird. Die Angaben für den Regionalverkehr beziehen sich ebenfalls auf das Verbundgebiet in Berlin und Brandenburg.

74. Welche Linien haben in diesem Zeitraum besonders gut und welche besonders schlecht im Qualitätsranking abgeschnitten?

Zu Frage 74: Im Regionalverkehr schnitten die Linien RB35, RB73 und RB74 besonders gut ab. Sie verkehren auf kurzer Fahrtlänge allein auf der Strecke. Dagegen sind die Linien RE2, RE5 und RE7 deutlich häufiger von Verspätungen betroffen. Hier handelt es sich um Linien mit langen Laufwegen, die in einem zugangsregulierten Mischnetz mit zahlreichen weiteren Zügen des Fern- und Güterverkehrs unterwegs sind. Das aktuelle Qualitätsranking im Regionalverkehr kann unter www.vbb.de/qir abgerufen werden.

Im S-Bahn-Netz weisen bei Einbeziehung des Pünktlichkeits- und des Zuverlässigkeitsgrades im Zeitraum 2019-2023 die Linien S1, S2, S25, S3, S47* und S9 die besten Qualitätskennzahlen auf. Die niedrigsten Werte weisen die Ringlinien S41*/S42* sowie die Linien S46 und S85* auf. Die mit * gekennzeichneten Linien verkehren ausschließlich auf dem Gebiet des Landes Berlin.

75. Seit wann können Teile des SPFV-Angebotes in Brandenburg mit Nahverstickets genutzt werden und wie haben sich die Fahrgastzahlen seitdem in diesem Angebotssegment entwickelt?

Zu Frage 75: Die Nutzung von mehreren Interregio-Linien mit VBB-Tickets war bereits seit Mai 2000 und damit kurz nach Einführung des VBB-Tarifs möglich. Mit der Einstellung des Interregio-Verkehrs wurden ersatzweise die auf den betroffenen Strecken eingesetzten Intercity-Züge für VBB-Tickets freigegeben. Inzwischen wurden die IC-Züge wiederum teilweise durch ICE-Züge abgelöst.

Aufgrund der Entwicklung des Fernverkehrsangebotes kann eingeschätzt werden, dass mit der Reduzierung der Interregio-Verkehre auch die Fahrgastzahlen zurückgegangen sind und seit der Angebotsoffensive im Fernverkehr (z.B. neue Intercity-Linie Richtung Elsterwerda und zusätzliche Fahrten Richtung Prenzlau) auch die Fahrgastzahlen wieder steigen.

76. Welche SPFV-Angebote können auf welchen Streckenabschnitten innerhalb des VBB-Gebiets mit Nahverkehrstickets genutzt werden?

Zu Frage 76: Auf den folgenden Relationen können die genannten SPFV-Züge innerhalb des VBB-Gebiets mit Nahverkehrstickets genutzt werden:

- Berlin - Prenzlau: alle ICE-Züge
- Berlin Hbf - Elsterwerda: alle IC-, RJ- und ICE-Züge mit Halt in Elsterwerda
- Cottbus Hbf - Potsdam Hbf: ein IC-Zugpaar

77. Gilt auf allen diesen Verbindungen auch das „Deutschlandticket“?

Zu Frage 77: Ja

78. Werden in absehbarer Zukunft weitere SPFV-Angebote in Brandenburg zum Nahverkehrstarif genutzt werden können? Falls ja, welche und ab welchem Zeitpunkt?

Zu Frage 78: Nein

79. Welcher Anteil der bestellten im SPNV Fahrzeugkilometer wurde seit 2019 nicht durch Züge, sondern als Schienenersatzverkehr (SEV) erbracht? Bitte Jahreswerte angeben.

Zu Frage 79: Seit 2019 wurden die folgenden Anteile an Zugkilometern im SPNV (Regionalverkehr und S-Bahn) in Brandenburg als SEV erbracht:

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023
Anteil SEV	2,0%	2,7%	2,3%	4,0%	4,1%

80. Wie viele Fahrgäste waren in diesem Zeitraum auf ihrer Hauptverbindung mindestens einmal im Jahr von SEV betroffen?

Zu Frage 80: Eine konkrete Erhebung zu den Fahrgastzahlen liegt nicht vor. Da für einen reibungslosen Betrieb auch eine Instandhaltung aller Strecken erforderlich ist, sind auch regelmäßige Arbeiten an den Strecken und in den Bahnhöfen unabdingbar. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Fahrgast innerhalb eines Jahres auch von einem Schienenersatzverkehr betroffen ist, ist daher hoch.

81. Welche Linien bzw. Strecken (-abschnitte) waren seit 2019 besonders von Zugausfällen bzw. SEV betroffen und aus welchen Gründen?

Zu Frage 81: Bei der Beantwortung dieser Frage ist zu unterscheiden zwischen geplanten baubedingten Zugausfällen und operativen störungsbedingten Zugausfällen. Erstere werden durch die Verkehrsunternehmen vorab kommuniziert und Ersatzkonzepte oder Umfahrunsalternativen vorgesehen, so dass Fahrgäste sich vorab darauf einstellen und die angebotenen Alternativen nutzen können. Störungsbedingte Zugausfälle treffen die Fahrgäste meist unvorbereitet, und häufig bestehen keine kurzfristig nutzbaren Alternativen, so dass eine ungeplante deutliche Reisezeitverlängerung für die betroffenen Fahrgäste entsteht.

Von baubedingten Einschränkungen mit Totalsperrungen und SEV waren im S-Bahn-Netz seit dem Jahr 2019 alle bis ins Land Brandenburg reichenden Außenabschnitte betroffen, zum Teil auch durch Baumaßnahmen auf Berliner Gebiet, aber mit Auswirkungen auch für Brandenburger Fahrgäste. Die Intensität der baubedingten Einschränkungen auf den einzelnen Abschnitten variierte dabei von Jahr zu Jahr, in Abhängigkeit von den jeweiligen Schwerpunkten des Baugeschehens.

Von störungsbedingten Zugausfällen waren im S-Bahn-Netz seit dem Jahr 2019 unter den ins Land Brandenburg hineinreichenden Linien insbesondere die Linien S26 und S45 betroffen. Dies resultiert allerdings zum Teil auch aus zeitweisen systematischen Einschränkungen des Verkehrsangebotes bei erhöhtem Krankenstand der Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugfahrer, insbesondere während der Coronapandemie. Solche systematischen Einschränkungen verfolgen das Ziel, durch Einschränkungen auf Ergänzungslinien, zu denen die beiden hier benannten Linien gehören, eine Stabilisierung des verbleibenden Grundangebotes bei knappen Ressourcen zu bewirken.

Für den Regionalverkehr sind allgemeine Aussagen sehr schwierig, da über 40 Linien über einen größeren Zeitraum betrachtet werden müssen. Orientiert man sich an dem Anteil der baubedingten Ausfälle zum bestellten Fahrplanumfang so waren die Linien RB23, RB60 und RB14 am häufigsten betroffen.

Von Störungsbedingten Ausfällen waren überwiegend die RB55, RB13, RB35 und RB23 im Zeitraum von 2019 bis 2023 betroffen. Grund hierfür sind im Regelfall kurzfristige Krankmeldungen des Fahrpersonals sowie Fahrzeugstörungen.

82. Wie hat der SEV seit 2019 hinsichtlich der Angebotsqualität im Vergleich zum Zugverkehr auf derselben Verbindung abgeschnitten?

Zu Frage 82: Ein Ersatzverkehr mit Bussen wird selbst bei bestmöglicher Planung und Umsetzung immer mit Komforteinbußen und Reisezeitverlängerung sowie zusätzlichen Umsteigezwängen gegenüber dem regulären SPNV-Angebot verbunden sein. Eine unmittelbare Vergleichbarkeit von SPNV und SEV hinsichtlich der Angebotsqualität ist somit nicht gegeben.

Für die baubedingten Ersatzverkehre im Regionalverkehr besteht ein sehr heterogenes Bild in der Qualität. Für einfache Ersatzverkehre über kurze Strecken kann im Regelfall ein gutes, verständliches Angebot dem Kunden gegenüber kommuniziert und erbracht werden. Im Zuge der in den letzten Jahren deutlich gestiegenen Bauvolumen sowie längeren zeitlich wie auch örtlichen Beeinträchtigungen des Zugverkehrs stehen und standen die Verkehrsunternehmen vor stärkeren Herausforderungen bei der Gestellung einer größeren Anzahl von Bussen für den Ersatz der Züge sowie in der verständlichen Kommunikation von umfangreichen Umfahrungskonzepten. Zugleich sind die Änderungen der Fahrtenwahl seitens der Kundinnen und Kunden und die Stärke der Reisendenströme schwierig vorherzusagen.

Für die baubedingten Ersatzverkehre im S-Bahn-Netz kann eingeschätzt werden, dass diese unter den gegebenen infrastrukturellen (Straßennetz) und ressourcenseitigen (Busse, Fahrpersonal) Randbedingungen meist gut bis sehr gut organisiert waren. Eine teils gegenüber dem regulären SPNV-Angebot geringere Beförderungskapazität und resultierend höhere Auslastung war in einigen Fällen gegeben, ist jedoch angesichts der branchenweit (auch überregional) begrenzten Verfügbarkeit von SEV-Bussen und -Fahrpersonal nach objektiver fachlicher Bewertung unvermeidbar. Es wurden seitens der S-Bahn Berlin GmbH bzw. des von ihr beauftragten Dienstleisters erhebliche Anstrengungen zur Absicherung teils sehr großer Ressourcenbedarfe unternommen. Die Barrierefreiheit der eingesetzten Busse und die Fahrgastinformation zu den Baumaßnahmen gaben mit wenigen Ausnahmen kaum Anlass zur Kritik.

83. Mit welchen Förderprogrammen unterstützte die Landesregierung seit 2019 die Verbesserung des SPNV? Bitte die Förderprogramme einschließlich ihrer Förderzwecke mit den jeweils pro Jahr bereitgestellten Summen, der (ggf. anteiligen) Mittelherkunft (EU-, Bundes-, Landesmittel) sowie den jährlichen Mittelabfluss angeben.

Zu Frage 83: Die Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest) ist das für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) einschlägige Förderprogramm.

Ziel ist die Förderung von Planungen und Investitionsmaßnahmen zur Verbesserung und Fortentwicklung des ÖPNV. Durch die Förderung soll die Erreichung der Ziele der Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 und intermodalen Mobilitätsbedürfnisse unterstützt werden. Dazu zählen Bau-, Ausbau- und Grunderneuerungsinvestitionen von Verkehrswegen, die Entwicklung und Gestaltung von Verknüpfungsstellen inkl. Empfangsgebäuden im SPNV oder auch die Förderung von Bike & Ride (B+R) und Park and Ride (P+R) sowie den Ausbau von Haltestellen im übrigen öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV), um nur einige zu nennen.

Gesamtmittelübertrag im Programm RiLi ÖPNV-Invest an die Bewilligungsbehörde

Jahr	Gesamtmittel inkl. VE	Kassenmittel	Mittelauszahlung in €
2019	50.156.533,32	24.972.533,32	18.790.898,35
2020	152.036.381,24	22.098.143,04	16.324.443,77
2021	135.569.030,93	57.519.230,93	15.951.007,83
2022	197.226.069,62	84.542.069,62	22.209.104,97
2023	266.399.279,41	101.942.676,09	33.781.347,58

Kassenmittel: Finanzmittel, die im Laufe des Jahres ausgezahlt werden können.

Verpflichtungsermächtigung: Zulässige Vorbelastung von Haushaltstiteln kommender Jahre.

Mittelherkunft der in der jeweiligen Jahresscheibe ausgezahlten Mittel

Jahr	Mittelauszahlung in €	Mittelherkunft in €	
2019	18.790.898,35	Regio	7.439.887,44
		Entfl.	6.896.259,93
		i2030	4.454.750,98
2020	16.324.443,77	Zifog	2.407.357,25
		Regio	8.523.334,74
		Entfl.	1.880.917,37
		Regio i2030	3.267.014,41
		Zifog i2030	245.820
2021	15.951.007,83	Zifog	6.340.469,64
		Regio	4.282.796,40

		Regio i2030	2.916.564,42
		Zifog i2030	2.156.977,37
		Tesla	254.200,00
2022	15.951.007,83	Zifog	9.307.985,73
		Regio	2.505.229,51
		Regio i2030	2.983.118,50
		Zifog i2030	6.617.528,12
		Tesla	795.243,11
2023	15.951.007,83	Zifog	21.596.507,35
		Landesmittel	916.252,50
		Regio i2030	3.793.942,15
		Zifog i2030	5.925.758,77
		Tesla	1.548.886,81

Regio: Regionalisierungsmittel nach Regionalisierungsgesetz

Zifo: Zukunftsinvestitionsfonds nach Zukunftsinvestitionsfonds-Errichtungsgesetz - ZifoG

84. Welche Maßnahmen zur Verbesserung des SPNV wurden seit 2019 über diese Förderprogramme unterstützt? Bitte Maßnahmen einschließlich Gesamtkosten, Ort, Förderzeitpunkt, Fördersumme und Förderprogramm angeben.

Zu Frage 84: Siehe Anlage 1 „SPNV Statistik 2019-2023“

6. Entwicklung des Schienengüterverkehrs (SGV)

85. Teilt die Landesregierung das Ziel, im Sinne des Klima- und Umweltschutzes sowie zur Entlastung der Fernstraßen insbesondere den weitlaufenden Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern?

Zu Frage 85: Die Landesregierung legt besonderen Wert auf die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene.

86. Die Landesregierung legt besonderen Wert auf die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Hat die Landesregierung eigene Untersuchungen durchgeführt, wie das Land Brandenburg zum Erreichen dieses Ziels beitragen kann? Falls ja, wann und mit welchen Ergebnissen?

Zu Frage 86: Ein 2022 im Auftrag des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz zum Klimaplan Brandenburg vorgelegtes Gutachten (<https://mluk.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Endbericht-Gutachten-Klimaplan-BB.pdf>) zeigt, dass der Güterverkehr auf Straßen einen relevanten Anteil an Treibhausgasemissionen verursacht. Um die Klimaziele Brandenburgs im Verkehrssektor zu erreichen, wird u.a. die Notwendigkeit einer Verlagerung auf den Schienengüterverkehr betont. Für den gegenwärtig noch in Abstimmung befindlichen Klimaplan Brandenburg wurden auf dieser Grundlage von den zuständigen Ressorts der Landesregierung folgende Maßnahmen entwickelt, die das Volumen des Schienengüterverkehrs bis 2045 deutlich steigern sollen. Dazu gehören insbesondere:

- Standortwahl: Bevorzugte Ansiedlung von transportintensiven Produktionen an Schienen und Binnenwasserwegen.
- Erschließung von Gewerbe- und Industriegebieten durch das Förderprogramm Schienengüterverkehr.
- Schieneninfrastrukturausbau insbesondere durch das Schienenausbauprojekt i2030 und durch Aufbau von nachhaltigem Güterverkehr im Zuge des Strukturwandels in den Kohleregionen sowie durch die Prüfung von Potenzialen für eine Reaktivierung von stillgelegten Schienenstrecken.
- Innerörtliche Logistik: Bevorzugter Transport von Gütern und Sendungen innerhalb von Ortschaften per Fahrrad.

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt zu einem großen Teil im privatwirtschaftlichen Bereich und setzt zudem die enge Zusammenarbeit der zuständigen Ressorts insbesondere mit den Kommunen, dem Bund sowie den Wirtschaftsunternehmen voraus. In diesem Zusammenhang wurde bei der Entwicklung der Gewerbeflächenstrategie des MWAE abgestimmt, dass bei der zukünftigen Schaffung von kommunalen Gewerbe- und Industriegebieten eine klima- und nachhaltigkeitsbezogene verkehrliche Erschließung über die Schiene bereits im Vorfeld der Planung geprüft wird.

87. Wie hat sich die Verkehrsleistung im SGV in Brandenburg seit 1990 entwickelt? Bitte Werte für die Jahre 1990, 1995, 2000, 2005, 2010, 2015 und 2020 sowie 2023 darstellen und Anteil jeweiligen an der Gesamtverkehrsleistung im Gütertransport angeben.

Zu Frage 87: Im Gegensatz zum SPNV wird die Verkehrsleistung im SGV von Unternehmen bestellt und bezahlt. Die Landesregierung führt keine eigenen Daten zu dieser Thematik. Das Statistische Bundesamt hat Daten ab dem Jahr 2005 zur Verkehrsleistung in tkm von Transporten mit Start oder Ziel in Brandenburg gemeldet. Diese beinhaltet allerdings auch die Verkehrsleistung, die bei diesen Transporten auf dem innerdeutschen Schienennetz außerhalb von Brandenburg erbracht wurde. Daten für das Jahr 2023 sind noch nicht verfügbar, daher wird hier ersatzweise der Wert für 2022 angegeben.

Jahr	Verkehre mit Beteiligung von Brandenburg insgesamt ¹ Beförderungsleistung in Tonnenkilometern
2005	7.690.935.093
2010	9.722.991.422
2015	10.895.234.629
2020	9.421.993.348
2022	10.235.096.995
¹ Gesamte Verkehrsleistung auf dem innerdeutschen Schienennetz von allen Transporten mit Start und/oder Ziel in Brandenburg © Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024	

Daten zur Gesamtverkehrsleistung inkl. Straßengüterverkehr inländischer und ausländischer LKW für das Land Brandenburg liegen der Landesregierung nicht vor. Daher kann ein Anteil des Eisenbahnverkehrs an der Gesamtverkehrsleistung im Güterverkehr nicht angegeben werden.

88. Wie hat sich die Verkehrsleistung in den verschiedenen Segmenten des SGV seit 1990 entwickelt? Bitte Werte für die Jahre 1990, 1995, 2000, 2005, 2010, 2015 und 2020 sowie 2023 darstellen für
- Transeuropäischen Güterverkehr im Transit oder aus deutschen Seehäfen in andere Länder in Europa oder Asien;
 - Transeuropäischen Güterverkehr von/zur deutschen Terminals oder von/an deutsche Absender/Empfänger;
 - Güterverkehr innerhalb Deutschlands, im Transit durch Brandenburg;
 - Güterverkehr aus anderen deutschen Regionen von/nach Berlin oder Brandenburg;
 - Güterverkehr innerhalb der Hauptstadtregion Berlin/Brandenburg.

Zu Frage 88 a): Die Landesregierung führt keine eigenen Daten zu Transeuropäischem Güterverkehr im Transit oder aus deutschen Seehäfen in andere Länder in Europa oder Asien. Das Statistische Bundesamt meldet für die Jahre ab 2005 die folgenden Daten. Dabei werden bei dem Versand aus deutschen Seehäfen alle Schienengüterverkehre aus den in Fußnote 2 genannten Regionen berücksichtigt, unabhängig von einem Versand aus dem Hafen. Also beispielsweise auch ein Versand eines Hamburger Unternehmens ohne Hafenbezug:

Jahr	Transitverkehr ¹⁾	Deutsche Seehäfen ²⁾ ins Ausland	insgesamt
	Beförderungsleistung in Tonnenkilometern		
2005	10.919.856.905	4.477.678.058	15.397.534.963
2010	11.143.442.314	5.516.722.365	16.660.164.679
2015	13.044.678.968	5.047.922.013	18.092.600.981
2020	11.420.401.789	6.417.932.895	17.838.334.684
2022	14.255.778.396	8.041.691.286	22.297.469.682
Verkehre durch Deutschland mit Versand und Empfang im Ausland. 2) Versand aus den folgenden Regionen ins Ausland: Bremen (DE501), Bremer haven (DE502), Hamburg (DE600), Rostock (DE803), Wilhelmshaven (DE945), Lübeck (DEF03). Hierbei sind jeweils alle Verkehre der betreffenden NUTS-Region enthalten, unabhängig davon, ob die Verkehre dem jeweiligen Seehafen zuzuordnen sind. © Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024			

Zu Frage 88 b): Die Landesregierung führt keine eigenen Daten zum Transeuropäischen Schienengüterverkehr von/zu deutschen Terminals oder von/an deutsche Absender/Empfänger. Das Statistische Bundesamt meldet für die Jahre ab 2005 die folgenden Daten für den grenzüberschreitenden Verkehr des gesamten Bundesgebiets:

Jahr	Grenzüberschreitender Verkehr		
	Versand ins Ausland	Empfang aus dem Ausland	insgesamt
	Beförderungsleistung in Tonnenkilometern		
2005	20.865.121.275	19.223.183.757	40.088.305.032
2010	20.693.636.885	20.950.668.570	41.644.305.455
2015	21.276.569.945	22.877.384.907	44.153.954.852
2020	20.426.413.362	21.731.962.008	42.158.375.370
2022	23.970.637.141	25.251.141.988	49.221.779.129
© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024			

Zu Frage 88 c): Die Landesregierung führt keine eigenen Daten zum Schienengüterverkehr innerhalb Deutschlands, im Transit durch Brandenburg. Auch in der amtlichen Statistik liegen dazu keine Informationen vor. Sie können daher nicht zur Verfügung gestellt werden.

Zu Frage 88 d): Die Landesregierung führt keine eigenen Daten zum Schienengüterverkehr aus anderen deutschen Regionen von/nach Berlin oder Brandenburg. Das Statistische Bundesamt meldet für die Jahre ab 2005 die folgenden Daten für Verkehre mit einem Empfangsort in Berlin oder Brandenburg und einem Versandort im übrigen Bundesgebiet sowie die Verkehre mit einem Versandort in Berlin oder Brandenburg und einem Empfangsort im übrigen Bundesgebiet:

Jahr	Verkehre mit Beteiligung von Berlin/Brandenburg	
	Empfang Berlin/Brandenburg, Versand übriges Deutschland	Versand Berlin/Brandenburg, Empfang übriges Deutschland
	Beförderungsleistung in Tonnenkilometern	
2005	2 913 902 849	3 414 725 296
2010	3 864 231 505	4 739 423 909
2015	4 589 143 351	5 696 625 228
2020	4 245 853 680	4 308 031 894
2022	4 470 947 777	4 602 750 959

Zu Frage 88 e): Die Landesregierung führt keine eigenen Daten zum Schienengüterverkehr innerhalb der Hauptstadtregion Berlin/Brandenburg. Das Statistische Bundesamt meldet für die Jahre ab 2005 die folgenden Daten für Verkehre mit Versand und Empfangsort in Berlin oder Brandenburg:

Jahr	Verkehre innerhalb der Region Berlin/Brandenburg ¹⁾
	Beförderungsleistung in Tonnenkilometern
2005	424 124 635
2010	523 779 564
2015	391 955 275
2020	540 509 362
2022	593 511 930
Verkehre mit Start und Ziel innerhalb der Region Berlin/Brandenburg © Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024	

89. Wie hat sich die Verkehrsleistung in den verschiedenen Produkten des SGV seit 1990 entwickelt? Bitte Werte für die Jahre 1990, 1995, 2000, 2005, 2010, 2015 und 2020 sowie 2023 darstellen für:

- a) Einzelwagenverkehr;
- b) Ganzzugverkehr;
- c) Kombinierten Verkehr.

Zu Frage 89: Die Landesregierung führt keine eigenen Daten zu dieser Thematik. Das Statistische Bundesamt meldet für die Jahre ab 2005 die folgenden Daten für das gesamte Bundesgebiet:

Jahr	Einzelwagenverkehr ¹⁾	Ganzzugverkehr ¹⁾	Insgesamt ¹⁾	Kombinierter Verkehr ²⁾
	Verkehrsleistung in Tonnenkilometern			
2005	32 818 000 000	63 715 000 000	96 533 000 000	25 780 984 655
2010	27 619 000 000	79 673 000 000	107 292 000 000	37 772 043 959
2015	37 344 000 000	79 908 000 000	117 252 000 000	45 522 659 724
2020	24 289 462 349	94 687 146 077	118 976 608 426	47 603 284 985
2022	23 966 568 585	106 702 892 097	130 669 460 682	54 667 501 255
Quelle: Jahreserhebung der Schienen-Güterverkehrsstatistik bei größeren Unternehmen Quelle: Monatserhebung der Schienen-Güterverkehrsstatistik bei größeren Unternehmen. © Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024				

90. Wie viele Gleisanschlüsse von Unternehmens- bzw. Gewerbe- und Industriestandorten gab es in Brandenburg in den Jahren 1990, 1995, 2000, 2005, 2010, 2015 und 2020?

Zu Frage 90: Die Landesregierung führt keine eigenen Daten zu dieser Thematik. Das Statistische Bundesamt meldet für die Jahre ab 2005 die folgenden Daten:

Jahr	Anzahl der Streckenübergänge zu Gleisanschlüssen in Brandenburg
2005	306
2010	(11)
2015	(17)
2020	164

() Aussagewert eingeschränkt, da der Zahlenwert statistisch relativ unsicher ist.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024

91. Wie viele Gleisanschlüsse von Unternehmens- bzw. Gewerbe- und Industriestandorten gibt es gegenwärtig im Land Brandenburg?

Zu Frage 91: Die Landesregierung führt keine eigenen Daten zu dieser Thematik. Das Statistische Bundesamt meldet 164 Gleisanschlüsse für das Jahr 2020. Aktuellere Werte liegen der Landesregierung nicht vor.

92. Wie viele (Güter-) Umschlagstellen zwischen Schiene und (Wasser-) Straße gibt es in Brandenburg und sind seit 2019 Umschlagstellen ausgebaut worden oder neu hinzugekommen? Bitte alle Umschlagstellen (einschließlich Art und Betreiber) auflisten und ausgebaut bzw. hinzugekommene markieren.

Zu Frage 92: Die Landesregierung führt keine eigenen Daten zu dieser Thematik.

Die folgenden Terminals für den kombinierten Verkehr sind in der Intermodal Map der SGKV (Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e.V.) für Brandenburg aufgeführt:

Terminals für den kombinierten Verkehr in Brandenburg

Umschlagstelle	Ort	Art	Betreiber	Neu/ Ausbau seit 2019
Schwedter Hafen	Schwedt	weitere Anlage	Technische Werke Schwedt GmbH	Bestand
Container-Terminal Uckermark	Pinnow	weitere Anlage	LOCON Logistik & Consul- ting AG	Bestand
Binnenhafen Ebers- walde	Eberswalde	weitere Anlage	Technische Werke Ebers- walde GmbH	Bestand
TUL agroservice Fal- kenhagen KV Termi- nal	Pritzwalk	weitere Anlage	TUL agroservice GmbH	Ausbau
ElbePort Wittenberge	Wittenberge	Trimodal	ElbePort Wittenberge GmbH	Ausbau
Hafen Velten	Velten	weitere Anlage	Stadtwerke Velten GmbH	Bestand
Havel Port Berlin	Wustermark	Wasser- straße / Straße	HavelPort Berlin GmbH	Bestand
DUSS-Terminal Ber- lin	Großbeeren	Schiene / Straße	DUSS mbH	Bestand
METRANS Terminal Königs Wusterhausen	Königs Wuster- hausen	Trimodal	METRANS KW GmbH	Ausbau
PCC Frankfurt Oder Terminal	Frankfurt (Oder)	Schiene / Straße	PCC Intermodal GmbH	Bestand

Hafen Eisenhüttenstadt	Eisenhüttenstadt	weitere Anlage	Hafenbetriebsgesellschaft mbH Eisenhüttenstadt	Bestand
Frachtterminal Lausitz	Forst	weitere Anlage	LION-Group GmbH	Bestand
RailPort Elsterwerda	Elsterwerda	Schiene / Straße	Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH	Bestand
STR-Terminal Schwarzheide	Schwarzheide	Schiene / Straße	STR Tank-Container-Reinigung GmbH	Bestand

Quelle: <https://www.intermodal-map.com>

Die folgende Tabelle enthält die Häfen mit Gleisanschluss in Brandenburg. Dabei sind auch unternehmenseigene Häfen ohne öffentlichen Zugang enthalten sowie bereits in der Tabelle zu KV-Terminals genannte Häfen.

Hafen	Ort	Betreiber	Neu/ Ausbau seit 2019
LUTRA Königs Wusterhausen	Königs Wusterhausen	LUTRA GmbH	Ausbau
GST Hafenlogistik Brieselang - Berd Stahl	Brieselang	GST Hafenlogistik Brieselang - Berd Stahl	Bestand
Binnenhafen Eberswalde Technische Werke	Eberswalde	Technische Werke Eberswalde GmbH	Bestand
Hennigsdorfer Elektrostahlwerke GmbH	Hennigsdorf	H.E.S. Hennigsdorfer Elektrostahlwerke GmbH	Bestand
TSR Recycling GmbH & Co. KG NL Hennigsdorf	Hennigsdorf	TSR Recycling GmbH & Co. KG NL Hennigsdorf	Bestand
Fürstenwalder Futtermittel Getreide Landhandel GmbH	Fürstenwalde	Fürstenwalder Futtermittel Getreide Landhandel GmbH	Bestand
Stadtwerke Velten	Velten	Stadtwerke Velten GmbH	Bestand
LEIPA Georg Leinfelder GmbH	Schwedt (Oder)	LEIPA Georg Leinfelder GmbH	Bestand
Schwedter Hafengesellschaft	Schwedt (Oder)	Schwedter Hafengesellschaft mbH	Bestand
ElbePort Wittenberge	Wittenberge	ElbePort Wittenberge GmbH	Ausbau
Hafen Rüdersdorf CEMEX Logistik	Rüdersdorf	CEMEX Logistik GmbH	Bestand

ArcelorMittal Eisenhüttenstadt GmbH (ehem. EKO Stahl)	Eisenhüttenstadt	ArcelorMittal Eisenhüttenstadt GmbH	Bestand
Brandenburger Elektrostahlwerke	Brandenburg an der Havel	B.E.S. Brandenburger Elektrostahlwerke GmbH	Bestand
Rheinbraun Brennstoff Brandenburg/H.	Brandenburg an der Havel	Rheinbraun Brennstoffe GmbH	Bestand
ThyssenKrupp MillServices & Systems	Brandenburg an der Havel	ThyssenKrupp MillServices & Systems	Bestand
Hafenlogistik Brandenburg	Brandenburg an der Havel	HLB Hafenlogistik Brandenburg mbH	Bestand
TSR Recycling Brandenburg	Brandenburg an der Havel	TSR Recycling Brandenburg	Bestand

Darüber hinaus besteht eine Vielzahl weiterer Ladestellen im Land Brandenburg. Diese sind der Karte der DB AG zu entnehmen: <https://railway.tools/>

93. Wie viele Zugbildungsanlagen (für den Transport Schiene zu Schiene) gibt es in Brandenburg und sind seit 2019 Zugbildungsanlagen ausgebaut oder neu errichtet worden? Bitte nach Art der Zugbildungsanlage (einschließlich Betreiber) auflisten und Aus- bzw. Neubaumaßnahmen angeben.

Zu Frage 93: Im Land Brandenburg betreibt die DB InfraGO insgesamt 120 Zugbildungsgleise in 6 Betriebsstellen:

- Seddin mit 52 Zugbildungsgleisen,
- Seddin Süd mit 31 Zugbildungsgleisen,
- Senftenberg mit 30 Zugbildungsgleisen,
- Großbeeren mit 3 Zugbildungsgleisen,
- Falkenberg (Elster) mit 3 Zugbildungsgleisen und
- Cottbus Hbf mit einem Zugbildungsgleis.

Seit 2019 sind keine Zugbildungsanlagen in Brandenburg ausgebaut oder neu errichtet worden.

Zudem betreibt die Rail & Logistik Center Wustermark GmbH & Co. KG (RLCW) den Rangierbahnhof Wustermark. Weitere Zugbildungsanlagen können im Bereich der Nichtbundes-eigenen Eisenbahnen bestehen.

94. Welche Werkbahnen und ausgedehnte Gleisanlagen für Ganzzüge werden derzeit von Brandenburger Unternehmen vorgehalten oder geplant?

Zu Frage 94: Der DB sind die folgenden Anlagen für Ganzzüge in Brandenburg bekannt:

als Werkbahnen:

Anschlussstelle	Eisenbahninfrastrukturunternehmen/ Anschließer
Baruth (Mark)	Binderholz Oberrot GmbH I Baruth GmbH
Birkengrund	Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH
Brück (Mark)	Stadt Brück und Gemeinde Linthe
Eberswalde Hbf	Hanseatische Infrastruktur GmbH
Etzin Mosolf	Mosolf SE & Co. KG
Fangschleuse	HVLE Havelländische Eisenbahn AG (Anschluss Tesla)
Hennigsdorf (b Berlin)	H.E.S. Elektrostahlwerke GmbH
Passow (Uckermark)	PCK Raffinerie GmbH
Peitz Ost	LEAG - Lausitz Energie Bergbau AG
Pinnow	Stadt Schwedt
Potsdam-Rehbrücke	Günter Papenburg AG
Satzkorn	HWB HERMANN WEGENER Baustoffvertrieb GmbH & Co. KG, Asphaltmischanlage Satzkorn
Rüdersdorf (b Berlin)	CEMEX Zement GmbH
Schwedt (Oder)	LEIPA Georg Leinfelder GmbH, Werk Schwedt
Seddin	Werner Egerland Automobillogistik GmbH & Co. KG
Teltow Gbf	KLÖSTERS Baustoffwerke GmbH & Co.KG
Teltow Gbf	IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH
Werneuchen	Berger Bau GmbH
Werneuchen	KGT - Gleis- und Tiefbau GmbH
Wiesenau, Ziltendorf	ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH

als ausgedehnte Gleisanlagen:

Anschlussstelle	EIU
Brieselang	Eigentümergeb. Bahngleis WWZ Havelland (Hafenanschluss)

Frankfurt (Oder) Pbf	Tegece Frankfurt (Oder)
Königs Wusterhausen	LUTRA GmbH (Hafenanschluss)
Velten (Mark)	Stadtwerke Velten GmbH (Hafenanschluss)
Wittenberge	Stadt Wittenberge Stadtverwaltung Wittenberge (Hafenanschluss; Erweiterung geplant)
Wustermark Nord	Rail & Logistik Center Wustermark GmbH & Co. KG (Güterverkehrszentrum)
Wustermark Rbf	Rail & Logistik Center Wustermark GmbH & Co. KG

Die folgenden Anlagen befinden sich nach Kenntnisstand der DB in Planung:

- Neubau GRAL Jänschwalde - Anschluss westlich vom Bhf. Kerkwitz
- Neubau Mercer Eberswalde - Anschluss im nördlichen Bereich vom Bhf. Eberswalde
- Neubau DHL Ludwigsfelde - nördlich Hp Birkengrund, zum Umschlag der Postzüge
- Erweiterung Anschlussbahn Brück - im hinteren Bereich des Industrieparks Ri Linthe
- Erweiterung Hafenbahn KW - Umbau der Kohleumschlags-Gleise zu einem KV-Terminal

95. Was unternimmt die Landesregierung, um zusätzliche Terminals für den kombinierten Verkehr (Schiene-Straße sowie Schiene-Wasserstraße) in Brandenburg aufzubauen und somit den Zugang für Unternehmen zum SGV zu erleichtern?

Zu Frage 95: Die Landesregierung begrüßt die Errichtung und den Ausbau von Terminals für den kombinierten Verkehr und fördert entsprechende Vorhaben mit Landesmitteln (siehe Frage 97 und 98). Am 23. Mai 2022 konnte durch die Förderung von 80 % der Baukosten durch das Land in Falkenhagen (Pritzwalk) in der Prignitz ein neues Terminal für den kombinierten Verkehr eröffnen.

96. Verfolgt die Landesregierung das Ziel, in Zukunft ein modernes, beidseitig elektrisch anfahrbares Terminal für den kombinierten Verkehr (nach dem Vorbild des DUSS-Terminals im niedersächsischen Lehrte) in der Hauptstadtregion anzusiedeln, um Güterzügen einen „Zwischenhalt“ zum Be- oder Entladen zu ermöglichen? Falls ja, welche Standorte kommen dafür in Frage und welchen Umsetzungshorizont hat ein solches Vorhaben?

Zu Frage 96: Die Landesregierung begrüßt die Errichtung und den Ausbau von Terminals für den kombinierten Verkehr. Aktuell sind keine dahingehenden Projekte bekannt.

97. Mit welchen Förderprogrammen unterstützte die Landesregierung seit 2019 den Ausbau des SGV? Bitte die Förderprogramme einschließlich ihrer Förderzwecke mit den jeweils pro Jahr bereitgestellten Summen, der (ggf. anteiligen) Mittelherkunft (EU-, Bundes-, Landesmittel) sowie den jährlichen Mittelabfluss angeben.

Zu Frage 97: Die Landesregierung unterstützt den Ausbau des Schienengüterverkehrs im Wesentlichen über zwei Förderprogramme: Das Förderprogramm SGV-Invest und das Bund-Länder-Programm Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW)“.

Das Land Brandenburg fördert über die Richtlinie zur Förderung der Schienengüterinfrastruktur (Rili SGV-Invest) den Schienengüterverkehr seit dem Jahr 2020. Ziel ist die bessere Erschließung von Logistikzentren einschließlich Häfen und Standorten mit Anlagen des Kombinierten Verkehrs zur Stärkung des intermodalen Gütertransports. Dabei stehen Maßnahmen zur Beseitigung von Engpässen und zur besseren Vernetzung und Verzahnung der Verkehrsträger im Vordergrund.

Gesamtmittelübertrag in € im Programm Rili SGV-Invest an die Bewilligungsbehörde

Jahr	Gesamtmittel in €	Kassenmittel in €	Mittelauszahlung in €
2020	5.740.586,00	3.011.620,00	127.550,00
2021	10.810.400,00	3.372.500,00	2.871.550,10
2022	7.702.350,00	3.500.950,00	3.192.742,83
2023	7.037.900,00	3.000.000,00	2.753.497,44

Kassenmittel: Finanzmittel, die im Laufe des Jahres ausgezahlt werden können.

Verpflichtungsermächtigung: Zulässige Vorbelastung von Haushaltstiteln kommender Jahre.

Mittelherkunft der in der jeweiligen Jahresscheibe ausgezahlten Mittel

Jahr	Mittelauszahlung in €	Mittelherkunft in €
2020	127.550,00	Zifog SGV/Logistik 127.550,00
2021	2.871.550,10	Zifog SGV/Logistik 2.871.550,10
2022	3.192.742,83	Zifog SGV/Logistik 3.192.742,83
2023	2.753.497,44	SGV und Logistik 2.753.497,44

Innerhalb des Gesamtbudgets des Bund-Länder-Programms Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW)“ können Maßnahmen zur Entwicklung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur anteilig unterstützt werden (GRW-I). Die Mittelherkunft des GRW-Budgets insgesamt (GRW-gewerblich, GRW-I) setzt sich aus 50% Bundesmitteln und 50% Landesmitteln zusammen. Eine gesonderte statistische Erfassung der anteiligen Mittel für Maßnahmen zum Ausbau des SGV im Programm GRW erfolgt nicht.

98. Welche Maßnahmen zum Ausbau des SGV wurden seit 2019 über diese Förderprogramme unterstützt? Bitte Maßnahmen einschließlich Gesamtkosten, Ort, Förderzeitpunkt, Fördersumme und Förderprogramm angeben.

Zu Frage 98:

Über das Förderprogramm SGV-Invest wurden von 2019 bis 2023 die folgenden Maßnahmen gefördert:

Vorhaben	Zuwendungs- empfangender	zuw.fähige Ges.ausg.	Zuwen- dung	bewilligt	Auszahlun- gen	
		zuw.fähige Bauausga- ben*	Bau + Planung	am	von	bis
		T€	T€	Datum	Jahr	Jahr
Königs Wusterhausen, Ertüchtigung für 740-m- Züge, Südkopf Gleis 24 Planung Lph 1-4	DB Netz AG	612,0	612,0	05.06.2020	2020	2024
Wustermark, Ertüchtigung 740m-Gleise im Rangier- bahnhof	Rail & Logistik Cen- ter Wustermark GmbH & Co.KG	3.644,5	2.915,6	07.07.2020	2022	2023
			656,0			
			158,1	23.04.2020	2021	2023
			35,6			
Königs Wusterhausen, Ertüchtigung für 740-m- Züge, Südkopf Gleis 24 Planung Lph 1-4	DB Energie	40,0	40,0	17.04.2020	2023	2024
Schwarzheide, Neues Gate-Way-Hub Terminal, Schwerpunkt elektrische Erreichbarkeit für 740m Züge, Planung Lph 1-2	DB Netz AG	940,0	940,0	18.06.2020	2020	2023
Nordhafen Königs Wusterhausen, Neubau zusätzliches Betriebsgleis Planung Lph 1-4 HOAI	LUTRA GmbH	195,0	175,5	27.08.2020	2020	2021
Wustermark, Neuabin- dung Ladestraße und Er- tüchtigung der Infrastruk- tur	Rail & Logistik Cen- ter Wustermark GmbH & Co.KG	587,5	470,0	15.07.2021	2021	2021
			105,8			
HUB Falkenhagen, Schie- nengüterverkehr - Logistik	TUL-Agroservice GmbH	1.794,2	1.435,4	09.12.2021	2022	2022
			323,0			

Ziltendorf Rangierbahnhof Konzeptionsstudie	ArcelorMittal Eisen- hüttenstadt Trans- port GmbH	73,9	66,5	26.05.2023	2023	2023
Gleiserneuerung Pritz- walk - Falkenhagen km 43,1+63 - km 49,2+67	Regio Infra Nord- Ost GmbH & Co. KG	2.451,7	1.961,3	12.09.2023	2023	2024
			441,3			
Seddin, Modernisierung eines Streckenabschnit- tes und des Bahnüber- gangs der Anschlussbahn Seddin	Werner Egerland Automobillogistik GmbH & Co.KG	630,0	504,0	30.11.2023	2023	2024
			113,40			

* zwf. Bauausgaben als Bemessungsgrundlage für die Planungspauschale

In dem angefragten Zeitraum wurde aus Mitteln des Bund-Länder-Programms Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW)“ zur Entwicklung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur (GRW-I) folgende Maßnahme zum Ausbau des SGV gefördert:

Modernisierung und Ausbau der Schienenanbindung des Industriegebietes Süd Ostanbindung am Hafen in Wittenberge (IHBW). Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf 8,53 Mio. Euro. Für das Vorhaben wurde am 03.12.2021 ein Zuschuss in Höhe von 6,22 Mio. Euro durch die Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB) gewährt. Die Förderung wurde aufgrund von Mehrausgaben am 22.12.2023 um 1,81 Mio. EUR erhöht.

99. Was hat die Landesregierung seit 2019 unternommen, um das im Koalitionsvertrag formulierte Ziel zu erreichen, den Einzelwagenverkehr zu stärken?

Zu Frage 99: Das Land Brandenburg setzt sich regelmäßig in Abstimmungsrunden mit dem Bund und anderen Bundesländern für eine Stärkung des Einzelwagenverkehrs ein. Darüber hinaus fördert das Land die Errichtung und Ertüchtigung von Gleisanschlüssen als wesentlicher Bedingung für den Einzelwagenverkehr (siehe Antwort zu Frage 97 und 98).

100. Welche sonstigen Maßnahmen zur Förderung des SGV beabsichtigt die Landesregierung im Rahmen ihres Güterverkehrskonzeptes zu ergreifen?

zu Frage 100: Eine über die in Frage 97 genannten Förderprogramme hinausgehende Förderung ist gegenwärtig nicht in Planung.

101. Wie bewertet die Landesregierung das Konzept des „Railcoaches“ bzw. „Schienenlotsen“, um Unternehmen den Zugang zum SGV zu erleichtern bzw. sie dabei zu beraten und zu unterstützen?

102. Gibt es in Brandenburg bereits „Railcoaches“ bzw. „Schienenlotsen“ und werden diese von der Landesregierung finanziell oder organisatorisch gefördert?

Zu den Fragen 101 und 102: Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 101 und 102 gemeinsam beantwortet. Das Modell Railcoach / Schienenlotse befindet sich aktuell in der Prüfung und wird abhängig vom Ergebnis der Prüfung ggf. Teil des Leitfadens Güterverkehr (Güterverkehrskonzept). Es ist jedoch in erster Linie Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen, ihre (potentiellen) Kunden zum SGV zu beraten und dafür zu werben.

7. Reaktivierung von Schienenstrecken

103. Wie viele Kilometer Schienenstrecken wurden seit 2019 in Brandenburg reaktiviert? Bitte Gesamtlänge und einzelne Strecken (-abschnitte) auflühren.

Zu Frage 103: Folgende Streckenabschnitte wurden seit 2019 wieder in Betrieb genommen. Da die Streckenabschnitte nicht nach § 11 AEG stillgelegt waren, handelt es sich nicht um eine sog. Reaktivierung im engeren Sinne, sondern um die Wiederaufnahme des SPNV- bzw. SPV-Betriebs.

Streckenabschnitt	Jahr	Länge
Bad Saarow Klinikum – Bad Saarow-Pieskow	2021	ca. 1,6 km
Guben – Guben Grenze	2022	ca. 1,685 km
Abzw Lia (Ferch-Lienewitz) – Abzw Bea (Beelitz Stadt) (Brücke über die Wetzlarer Bahn)	2022	ca. 0,849 km
Fangschleuse – Fangschleuse Tesla Süd (eigenwirtschaftlicher Werksverkehr)	2023	ca. 2,5 km
Gesamt		ca. 5,591 km

104. Wie viele Kilometer Schienenstrecke wurden seit 2019 in Brandenburg stillgelegt? Bitte Gesamtlänge und einzelne Strecken (-abschnitte) auflühren.

Zu Frage 104: Seit 2019 wurde im Land Brandenburg stillgelegt:

Pritzwalk West - Putlitz, km 12,000 - km 17,050, Länge 5,050 km

105. Wie viele Kilometer Schienenstrecke wurden seit 2019 in Brandenburg von Bahnbetriebszwecken freigestellt („entwidmet“)? Bitte Gesamtlänge und einzelne Strecken (-abschnitte) auflühren.

Zu Frage 105: Seit 2019 wurden keine Strecken von Bahnbetriebszwecken freigestellt.

106. Wie viele Kilometer Schienenstrecke sollen nach dem Willen der Landesregierung bis zum Jahr 2030 reaktiviert werden? Bitte Gesamtlänge und einzelne Strecken(-abschnitte) auflühren.

Zu Frage 106: Folgende Streckenabschnitte sollen bis 2030 reaktiviert werden:

Streckenabschnitt	Länge
Berlin-Wilhelmsruh – Basdorf (Heidekrautbahn Stammstrecke)	ca. 7,7 km (nur BB)
Berlin Südkreuz – Blankenfelde (Dresdner Bahn)	ca. 4 km (nur BB)
Gesamt	ca. 11,7 km

107. In welcher Reihenfolge werden die im Landesnahverkehrsplan 2023-2027 als potenzielle Reaktivierungsvorhaben aufgeführten Strecken untersucht?

Zu Frage 107: Die im Landesnahverkehrsplan 2023-2027 für eine detailliertere Untersuchung vorgesehenen Strecken wurden in zwei Pakete eingeteilt. Zunächst wird das erste Paket mit den Strecken Rathenow - Rathenow (Nord), Fredersdorf (b Berlin) - Rüdersdorf (b Berlin), Neustadt (Dosse) - Neuruppin West, Werneuchen - Wriezen und Wustermark - Ketzin untersucht. Danach werden im Rahmen des zweiten Paketes die Strecken Hoppegarten (Mark) - Altlandsberg, Schmachtenhagen - Oranienburg (Fichtengrund), Luckau-Uckro - Lübben (Spreewald)/Lubin (Błota) und Müncheberg (Mark) - Müncheberg (Mark) Stadt untersucht.

Die Untersuchung innerhalb der Pakete erfolgt sukzessive, wobei sich die Studien teilweise überlappen, sodass zeitweise mehrere Strecken parallel betrachtet werden.

108. Sind mittlerweile Untersuchungen vergeben bzw. beauftragt worden? Falls ja, welche und falls nein, wann soll die Vergabe erfolgen?

Zu Frage 108: Nein. Die Beauftragung zur Untersuchung erster Strecken erfolgt nach Abschluss des Vergabeverfahrens voraussichtlich im Frühjahr 2024.

109. Welches Leistungsverzeichnis liegt der Ausschreibung dieser Untersuchungen zugrunde?

Zu Frage 109: Das Leistungsverzeichnis wird derzeit erarbeitet (Stand Januar 2024) und im Rahmen des Vergabeverfahrens veröffentlicht.

110. In welcher konkreten Form werden vorhandene Machbarkeitsstudien im Rahmen der von der Landesregierung beauftragten Gutachten bewertet?

Zu Frage 110: Vorliegende Studien werden dem Gutachter bereitgestellt und durch diesen im Rahmen der Machbarkeitsstudien bewertet. Hierbei wird unter anderem geprüft, inwiefern die vorliegenden Eingangsdaten und Erkenntnisse nachvollziehbar sind und innerhalb der Machbarkeitsstudien verwendet werden können bzw. zu welchen Punkten eine Betrachtung aktualisiert oder ergänzt werden muss. Ziel ist es, eine vereinheitlichte Betrachtung aller Strecken und Stationen ermöglichen und die erforderlichen Daten für eine anschließende Nutzen-Kosten-Untersuchung bereitstellen zu können.

111. Wann sollen die Ergebnisse der Untersuchungen für die im Landesnahverkehrsplan 2023-2027 aufgeführten Reaktivierungsstrecken vorliegen?

Zu Frage 111: Durch die sukzessive Bearbeitung der einzelnen Strecken kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine valide Aussage zum Abschluss der Untersuchungen genannt werden. Es wird von einer mehrjährigen Bearbeitung der Untersuchungen ausgegangen. Erste Erkenntnisse werden voraussichtlich Ende des Jahres 2024 bzw. Anfang des Jahres 2025 erwartet.

112. Welche dieser Strecken sind nach gegenwärtiger Beurteilung der Landesregierung vergleichsweise leicht zu reaktivieren und bei welchen gibt es schwerwiegende Hindernisse für eine Reaktivierung? Einschätzung bitte jeweils begründen.

Zu Frage 112: Grundsätzlich sind in Betrieb befindliche Strecken leichter für die Nutzung im SPNV zu reaktivieren als entwidmete oder bereits überbaute Strecken. Konkretere Aussagen können nach Abschluss der Machbarkeitsstudien getroffen werden.

113. Welche nächsten Schritte schließen sich an die Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an?

Zu Frage 113: Die konkreten Schritte sind jeweils abhängig von den Rahmenbedingungen der einzelnen Strecken. Allgemein sind vor Anpassungen an der Infrastruktur tiefergehende Planungen bis hin zur Plangenehmigung oder Planfeststellung erforderlich. Außerdem ist parallel eine Sicherstellung der Finanzierung (Planung und Realisierung) einschließlich der Antragsstellung bei Förderprogrammen (z.B. GVFG) erforderlich.

114. Wann ist die Machbarkeits- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für die Ertüchtigung der „Schorfheidebahn“ (Eberswalde -) Joachimsthal-Templin beauftragt worden und wann soll diese abgeschlossen sein? Falls die Untersuchungen bereits abgeschlossen worden sein sollten, mit welchen Ergebnissen?

Zu Frage 114: Die Ausschreibung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für die Ertüchtigung der Bahnstrecke Joachimsthal - Templin Stadt befindet sich in der Konzeption. Da die Strecke bereits vorhanden ist, ist keine vertiefte Machbarkeitsstudie erforderlich. Sofern sie nicht bereits vorliegen, sind ggf. noch Grundlagen in Bezug auf das Betriebskonzept und die hierfür erforderlichen Investitionskosten zu ermitteln. Erste Erkenntnisse werden voraussichtlich Ende des Jahres 2024 bzw. Anfang des Jahres 2025 erwartet.

115. Welches Leistungsverzeichnis liegt der Vergabe dieser Untersuchungen für die „Schorfheidebahn“ zugrunde?

Zu Frage 115: Das Leistungsverzeichnis wird derzeit erarbeitet und im Rahmen des Vergabeverfahrens veröffentlicht.

116. Wann sind die angekündigten Machbarkeits-, Varianten- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für den Ausbau der Bahnstrecke Neustadt/Dosse-Güstrow beauftragt worden und wann sollen diese abgeschlossen sein? Falls die Untersuchungen bereits abgeschlossen worden sein sollten, mit welchen Ergebnissen?

Zu Frage 116: Die Potenzial- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für den weiteren Betrieb von SPNV für die Region Prignitz-Südmecklenburg findet zweistufig statt. Im Dezember 2023 wurde ein Gutachterbüro mit der Durchführung einer Potenzialanalyse und der Entwicklung eines zukunftsfähigen Angebots- und Infrastrukturkonzeptes beauftragt. Voraussichtlich im Frühjahr 2024 wird eine zweite Ausschreibung für die Durchführung einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung gestartet. Ergebnisse werden für Ende 2024 erwartet.

117. Welches Leistungsverzeichnis liegt der Vergabe dieser Untersuchungen für die Strecke Neustadt/Dosse-Güstrow zugrunde?

Zu Frage 117: Die Leistungsbeschreibung war bereits im Rahmen des Vergabeverfahrens online einsehbar. Sie wird im Anhang als Anlage 2 der Antwort mit angefügt.

118. Wie setzte die Landesregierung seit 2019 das in ihrem Koalitionsvertrag formulierte Ziel um, die Trassen stillgelegter bzw. freigestellter („entwidmeter“) Bahnstrecken für eine etwaige Reaktivierung zu erhalten?

Zu Frage 118: Im Vorfeld des LNVP 2023 bis 2027 wurden unter Einbeziehung von Gebietskörperschaften, Verbänden und Bürgerinitiativen 46 Eisenbahnstrecken und 35 Stationen auf auskömmliche, bisher nicht durch den SPNV erschlossene Nachfragepotenziale hin untersucht. Im Ergebnis werden abschließend 10 Eisenbahnstrecken und 4 Stationen auf Machbarkeit, einschließlich einer Betrachtung von Nutzen und Kosten, untersucht.

Eisenbahnstrecken, welche bereits von Bahnbetriebszwecken freigestellt sind, können nicht mehr ohne Weiteres reaktiviert werden. Voraussetzung ist die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens, sofern die Grundstücknutzung nach Betriebsfreistellung dies zulässt.

119. Wie und in welchem Umfang nutzte die Landesregierung in diesem Zusammenhang die Möglichkeit, die Trassen über die Landes- oder Regionalplanung als Eisenbahnverbindungen darzustellen und anderweitige Nutzungen der betreffenden Flächen zu verhindern?

Zu Frage 119: Um als Eisenbahn gewidmete Grundstücke anderweitig nutzen zu können, bedarf es zwingend eines vorherigen Verfahrens nach § 23 AEG. Der Bahnbetriebszweck eines Grundstücks als Eisenbahnbetriebsanlage liegt im überragenden öffentlichen Interesse. Bei diesen Grundstücken stellt die zuständige Planfeststellungsbehörde auf Antrag die Freistellung von Bahnbetriebszwecken fest, wenn das Interesse des Antragstellers an der Feststellung eines überragend öffentlichen Interesses überwiegt, kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist. Die Landesplanung in der HR ist grundsätzlich ausgerichtet auf langfristige, überörtliche und überfachliche Regelungen im ländersweiten Maßstab von 1:300.000, die einen räumlich organisierten Rahmen unter anderem für die Fachplanungen geben, sie aber nicht ersetzen.

Der LEP HR trifft Festlegungen zu großräumigen und überregionalen Verkehrsverbindungen zwischen den Zentralen Orten. Sie zielen darauf ab, die Mobilitätsbedürfnisse und Erreichbarkeiten in der gesamten Hauptstadtregion nachhaltig zu sichern und bilden die Grundlage für eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung entlang der SPNV-Achsen.

Dazu ist es angemessen und hinreichend, dass der LEP HR diese raumordnerischen Verbindungsbedarfe in einem funktionalen Verkehrsnetz festlegt (daher die schematische Darstellung in der Nebenzeichnung des LEP HR). Durch die zugehörige Textfestlegung Z 7.2 ist die Fachplanung gehalten, diese raumordnerischen Verbindungsbedarfe verkehrsplanerisch vorrangig zu sichern. Die konkrete Ausgestaltung von Trassen oder Strecken (z. B. Schienenverbindungen) ist hierfür aus raumordnerischer Sicht nicht erforderlich, sondern obliegt der Netzplanung der Fachbehörden.

8. Verknüpfung der Eisenbahn mit anderen Verkehrsträgern

120. Wie viele (Personen-) Bahnhöfe bzw. Haltepunkte in Brandenburg sind grundsätzlich an ein kommunales Angebot des öffentlichen Nahverkehrs (Straßenbahn/Bus) angebunden?

Zu Frage 120: Der Landesregierung liegt keine landesweite Zusammenstellung der Daten vor.

121. An wie vielen dieser (Personen-) Bahnhöfe bzw. Haltepunkte sind die Fahrpläne von Eisenbahn- und kommunalem öffentlichen Nahverkehr aufeinander abgestimmt (Umsteigezeit zwischen 5 und 15 Minuten)?

Zu Frage 121: Mit dem Produkt PlusBus wird eine zeitliche Verknüpfung zwischen einem Bahnhof/Haltepunkt mit dem SPNV hergestellt. Bedingung für eine PlusBus-Linie ist, dass jede Linie an mindestens einem Bahnhof / Haltepunkt mit dem SPNV verknüpft ist mit Übergangszeiten von max. 15 Minuten. Aktuell gibt es 41 PlusBus-Linien.

Neben dem PlusBus sind aber auch zahlreiche andere Linien zeitlich verknüpft. Dies ist Gegenstand der kommunalen Angebotsplanung. Hierzu liegen keine Daten zur Anzahl der Bahnhöfe vor.

122. Wie viele dieser (Personen-) Bahnhöfe bzw. Haltepunkte sind an ein kommunales Nahverkehrsangebot angebunden, das in der Hauptverkehrszeit mindestens im Stundentakt verkehrt?

Zu Frage 122: Grundsätzlich fahren alle PlusBus-Linien (zur Zeit 41 Linien) montags bis freitags tagsüber im Stundentakt.

Neben dem PlusBus gibt es auch zahlreiche andere Linien, welche stündlich bzw. häufiger fahren. Dies ist Gegenstand der kommunalen Angebotsplanung. Hierzu liegen keine Daten vor.

123. An wie vielen (Personen-) Bahnhöfen/Haltepunkten gibt es eine Park-and-Ride-Anlage mit mehr als fünf Stellplätzen?

Zu Frage 123: An 216 vom VBB erfassten Bahnhöfen gibt es 5 und mehr P+R Stellplätze (Stand: Studie P+R und B+R im Land Brandenburg 2020). Die Anzahl der Stellplätze gibt keine Aussage über die Qualität der Stellplätze.

124. An wie vielen (Personen-) Bahnhöfen/Haltepunkten gibt es eine Bike-and-Ride-Anlage mit mehr als zehn Stellplätzen?

Zu Frage 124: An 239 vom VBB erfassten Bahnhöfen, gibt es 10 und mehr Fahrradabstellplätze (Stand: Studie P+R und B+R im Land Brandenburg 2020). Die Anzahl der Stellplätze gibt keine Aussage über die Qualität der Stellplätze.

125. An wie vielen (Personen-) Bahnhöfen/Haltepunkten gibt es ein Fahrradparkhaus und an wie vielen ist ein solches in Planung? Bitte die Stationen namentlich aufführen und Anzahl der Stellplätze angeben.

Zu Frage 125: Der Begriff Fahrradparkhaus ist nicht genau definiert. Daher werden auch einige Anlagen mit geringer Größe als "Parkhaus" bezeichnet. Die hier aufgeführten Beispiele werden als „Fahrradparkhaus“ bezeichnet vermarktet.

- Fahrradparkhaus Eberswalde - 604 Stellplätze
- Fahrradparkhaus Bernau - 566 Stellplätze
- Fahrradparkhaus Oranienburg - 1050 Stellplätze
- Fahrradparkhaus Potsdam - 557 Stellplätze

Geplant bis 2026 im Modellprojekt "Modulares Fahrradparken":

Standorte	Stellplätze
Eichwalde	346
Dahlewitz	72
Bad Belzig	62
Neuenhagen	220
Hoppegarten	264
Cottbus	220
Wustermark	179
Angermünde	146
Werder (Havel)	374
Potsdam Hbf	206
Falkensee	458
Sachsenhausen	44
Blankenfelde – Mahlow	250
Waßmannsdorf	178

Zu Planungen außerhalb des Modellprojektes kann keine valide Aussage getroffen werden.

126. An wie vielen (Personen-) Bahnhöfen/Haltepunkten gibt es ein Carsharing-Angebot?

127. An wie vielen (Personen-) Bahnhöfen/Haltepunkten gibt es ein Bikesharing-Angebot?
Fragen 126 und 127 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges zusammen beantwortet:

Die Landesregierung verfügt noch über keinen vollständigen Überblick. Die vorliegenden Daten wurden teilweise aus dem bbnavi entnommen. Die Plattform bbnavi befindet sich derzeit noch im Aufbau, daher kann hier noch keine Vollständigkeit der Daten gewährleistet werden.

Nach vorliegendem Stand gibt es 11 Standorte mit festen Carsharing-Stationen in Brandenburg an SPNV-Zugangspunkten. Die Anzahl an Carsharing-Fahrzeugen an ÖPNV-Zugangspunkten ist bei stationslosen Anbietern dynamisch und kann daher nicht genau benannt werden.

Nach vorliegendem Stand gibt es 19 stationäre Bike-Sharing Angebote an SPNV-Zugangspunkten in Brandenburg exkl. Fahrradverleihe.

128. An wie vielen (Personen-) Bahnhöfen/Haltepunkten gibt es eine Fahrradreparaturstation?

Zu Frage 128: Die genaue Anzahl an Reparaturstationen liegt nicht vor, da diese individuell aufgestellt werden können.

129. An wie vielen (Personen-) Bahnhöfen bzw. Haltepunkten gibt es mindestens eine Ladestation für E-Bikes?

Zu Frage 129: Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor, da diese individuell aufgestellt werden können.

130. An wie vielen (Personen-) Bahnhöfen bzw. Haltepunkten gibt es mindestens eine Ladestation für E-Autos?

Zu Frage 130: Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor, da diese individuell aufgestellt werden können.

131. An wie vielen dieser Ladestationen ist das Parken in einer für Berufspendlerinnen und -pendler realistischen Zeitspanne (mindestens acht Stunden) ohne zusätzlichen Aufpreis in Form einer „Blockiergebühr“ o.ä. erlaubt?

Zu Frage 131: Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

9. Finanzierung des Eisenbahnverkehrs

132. Wie viele Regionalisierungsmittel hat das Land Brandenburg seit 2019 vom Bund für die Finanzierung des Regionaleisenbahnverkehrs erhalten? Bitte jährliche Summen angeben.

Zu Frage 132: Im Regionalisierungsgesetz sind in den Anlagen 1 bis 4 die Regionalisierungsmittel, welche insbesondere zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs zugewiesen wurden, folgende Beträge für das Land Brandenburg aufgeführt:

RegG	2019 in €	2020 in €	2021 in €	2022 in €	2023 in €	2024 in €
Anlage 1	434.211.996,01	429.887.684,07	425.267.012,22	426.635.717,42	432.950.933,95	439.270.537,39
Anlage 2	37.497.499,07	38.172.454,06	38.859.558,23	39.559.030,28	40.745.801,19	41.968.175,22
Anlage 3		7.972.379,27	15.670.978,34	15.740.809,21	23.552.927,98	23.927.926,66
Anlage 4				51.081.878,05	51.903.885,61	52.730.274,96
Summe	471.709.495,08	476.032.517,40	479.797.548,79	533.017.434,96	549.153.548,73	557.896.914,23

Hinweis zum Jahr 2022 und dem Betrag gem. Anlage 4: Die 51.081.878,05 Euro wurden dem Land Brandenburg im Jahr 2023 rückwirkend für das Jahr 2022 ausgezahlt. Hintergrund war die erst erforderliche Anpassung des Regionalisierungsgesetzes als Grundlage für die Zahlung an die Länder.

133. Welcher Anteil dieser Regionalisierungsmittel wurde jeweils für die Finanzierung des SPNV-Betriebs eingesetzt? Bitte absolute Summe und prozentualen Anteil angeben.

Zu Frage 133: Die Verwendung der Regionalisierungsmittel ist gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr und für Digitales (BMDV) jährlich, Maßgabe der Anlage 5, RegG bis zum 30. September des jeweiligen Folgejahres nachzuweisen. Aufgrund der verkehrsvertraglichen Regelungen mit den Eisenbahnunternehmen, welche mit den nächsten beiden Abschlagszahlungen bzw. mit den Schlussabrechnungen verrechnet werden, werden Rückzahlungen an das Land Brandenburg im Ausgabetitel gebucht. Somit ergeben sich bei der Ermittlung der IST-Zahlungen für die SPNV-Leistungserstellung geringere Ausgaben.

Nachfolgender Anteil der Regionalisierungsmittel wurden zur Finanzierung der SPNV-Leistungsbestellung eingesetzt:

Jahr 2019: 343.630.358,50 Euro (72,8 Prozent)
 Jahr 2020: 343.415.874,41 Euro (72,1 Prozent)
 Jahr 2021: 399.037.605,84 Euro (83,2 Prozent)
 Jahr 2022: 451.176.796,48 Euro (93,6 Prozent).

Für das Jahr 2023 liegen noch keine Daten vor. Die Frist gegenüber dem BMDV ist der 30. September 2024.

134. Welcher Anteil dieser Regionalisierungsmittel wurde jeweils für die Finanzierung für Investitionen in den SPNV eingesetzt? Bitte absolute Summe und prozentualen Anteil angeben.

Zu Frage 134: In den Verwendungsnachweisen gegenüber dem BMDV wurden die nachfolgenden Anteile der Regionalisierungsmittel für die Finanzierung von Investitionen in den SPNV angegeben:

Jahr 2019: 12.634.109,92 Euro (2,7 Prozent)
Jahr 2020: 12.128.228,52 Euro (2,5 Prozent)
Jahr 2021: 4.895.953,96 Euro (1,0 Prozent)
Jahr 2022: 4.740.088,16 Euro (1,0 Prozent).

Für das Jahr 2023 liegen noch keine Daten vor. Die Frist gegenüber dem BMDV ist der 30. September 2024.

135. Welcher Anteil dieser Regionalisierungsmittel wurde jeweils für die Finanzierung des kommunalen öffentlichen Nahverkehrs eingesetzt? Bitte absolute Summe und prozentualen Anteil angeben.

Zu Frage 135: In den Verwendungsnachweisen gegenüber dem BMDV wurden die nachfolgenden Anteile der Regionalisierungsmittel für die Finanzierung des kommunalen öffentlichen Nahverkehrs angegeben:

Jahr 2019: 71.147.000,00 Euro (15, Prozent)
Jahr 2020: 59.797.000,00 Euro (12,6 Prozent)
Jahr 2021: 59.797.000,00 Euro (12,5 Prozent)
Jahr 2022: 39.044.000,00 Euro (8,1 Prozent)

Für das Jahr 2023 liegen noch keine Daten vor. Die Frist gegenüber dem BMDV ist der 30. September 2024.

136. Welcher Anteil dieser Regionalisierungsmittel wurde jeweils für andere Zwecke eingesetzt? Bitte die Zwecke, den Grund für die anderweitige Verwendung sowie jeweils die absolute Summe und den prozentualen Anteil angeben.

Zu Frage 136: Gemäß Verwendungsnachweis (Anlage 5, RegG) wurden noch für die nachfolgende Zwecke Regionalisierungsmittel eingesetzt:

Jahr 2019:

- Managementaufwand: 7.870.549,22 Euro (1,7 Prozent)
- Investition in Verkehrsanlagen ÖPNV: 128.465,52 Euro (0,03 Prozent)
- Sonstige Ausgaben: 73.072.306,22 Euro (15,5 Prozent)

Jahr 2020:

- Managementaufwand: 9.091.386,01 Euro (1,9 Prozent)
- Investition in Verkehrsanlagen ÖPNV: 666.964,06 Euro (0,1 Prozent)
- Sonstige Ausgaben: 62.808.395,51 Euro (13,2 Prozent)

Jahr 2021:

- Managementaufwand: 9.202.287,68 Euro (1,9 Prozent)
- Investition in Verkehrsanlagen ÖPNV: 5.228.681,51 Euro (1,1 Prozent)
- Sonstige Ausgaben: 66.230.988,56 Euro (13,8 Prozent)

Jahr 2022:

- Managementaufwand: 10.103.142,65 Euro (2,1 Prozent)
- Investition in Verkehrsanlagen ÖPNV: 1.551.412,85 Euro (0,3 Prozent)
- Sonstige Ausgaben: 47.340.512,56 Euro (9,8 Prozent)

Für das Jahr 2023 liegen noch keine Daten vor. Die Frist gegenüber dem BMDV ist der 30. September 2024.

137. Wie hat sich die Rücklage aus Regionalisierungsmitteln seit 2019 entwickelt? Bitte jährliche Summe angeben.

Zu Frage 137: In dem Verwendungsnachweisen gegenüber dem BMDV ist auch die Differenz zwischen den verfügbaren Mitteln und den Ausgaben darzustellen. Diese Differenz ist die Rücklage aus Regionalisierungsmitteln, welche sich wie folgt entwickelt hat:

Jahr 2019: 260.837.793,10 Euro

Jahr 2020: 308.759.461,99 Euro

Jahr 2021: 303.961.493,28 Euro

Jahr 2022: 271.097.827,52 Euro

Für das Jahr 2023 liegen noch keine Daten vor. Die Frist gegenüber dem BMDV ist der 30. September 2024.

138. Wofür wurden etwaige Entnahmen aus der Rücklage aus Regionalisierungsmitteln verwendet? Bitte jahresweise Verwendungszwecke und ggf. zugehörige Teilsummen angeben.

Zu Frage 138: Seit dem 1. Januar 1996 sind die Länder als Folge der Bahnreform für den Schienenpersonennahverkehr zuständig. Damit zählt der gesamte ÖPNV zur verfassungsrechtlichen Kernaufgabe der Länder. Nach Artikel 106a Grundgesetz steht den Ländern zweckgebunden für den ÖPNV ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Die Länder sind gemäß § 6 Abs. 2 RegG verpflichtet, die Verwendung der Mittel bis zum 30. September des jeweiligen Folgejahres nachzuweisen. Grundlage für den Nachweis ist die Anlage 5, RegG. Entsprechend weist das Land Brandenburg die Verwendung der Regionalisierungsmittel der Beträge in den Anlagen 1 bis 4, RegG nach.

Die Entnahmen aus den Rücklagen Regionalisierungsmittel sind entsprechend der Anlage 5, RegG mitberücksichtigt. Damit werden die gesetzlichen Anforderungen für die Verwendung der Regionalisierungsmittel erfüllt. Eine separate Nachweisführung für Entnahmen aus den Rücklagen der Regionalisierungsmittel sind damit entbehrlich.

139. In welcher Höhe wurden seit 2019 an die SPNV-Unternehmen ausgezahlte Landesmittel wegen Nichterfüllung der vertraglich vereinbarten Verkehrs- und/oder Qualitätsleistungen zurückgezahlt? Bitte jährlich und nach Verkehrsunternehmen differenziert darstellen und Hauptgründe für die Rückforderungen angeben.

Zu Frage 139: Die Bestellung im Schienenpersonennahverkehr (S-Bahn und Regionalverkehr) wurde aus Regionalisierungsmitteln finanziert. Insofern haben die SPNV-Unternehmen im Rahmen einer Nicht-Erfüllung der vertraglich vereinbarten Verkehrs-und/oder Qualitätsleistung Regionalisierungsmittel an das Land Brandenburg zurückgezahlt.

140. Aus welchen Quellen (EU- oder Bundesmittel) erhielt das Land Brandenburg darüber hinaus seit 2019 Geld zur Finanzierung des Eisenbahnverkehrs? Bitte Quellen und jährliche Summen angeben sowie nach Betriebs- und Investitionsmitteln aufschlüsseln.

141. Wozu wurden diese Finanzmittel jeweils eingesetzt? Bitte jährliche Summen und Verwendungszwecke angeben.

Zu Frage 140 und 141: Die Fragen werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet: Das Land Brandenburg erhielt EU-Mittel (CEF) i.H.v. 776.375 € (2021) und 1.048.625 € (2023) für den Ausbau der Strecke Spandau-Nauen im Rahmen i2030.

142. Für welche Vorhaben im Bereich des Eisenbahnverkehrs wurden in Brandenburg seit 2019 eine Förderung aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in Anspruch genommen? Bitte einschließlich Jahr, Projekt, Vorhabenträger, Gesamtkosten und Fördersumme darstellen.

Zu Frage 142: Bei Vorhaben der Deutschen Bahn sind Antragsteller Unternehmen der Deutschen Bahn. Bewilligungsbehörde ist das Eisenbahnbundesamt. Der Landesregierung liegen über das Bundesprogramm GVFG folgende Zahlen vor:

Für das Vorhaben Bau/Ausbau der S-Bahn-Strecke Berlin - Blankenfelde erhielt Brandenburg 2023 860 T€ aus dem GVFG (Ges.Kosten 12,55 Mio. €, zuwendungsfähige Kosten: 5,23 Mio. €).

Anlage/n:

1. Anlage 1
2. Anlage 2

Maßnahmen im SPNV von 2019 bis 2023

Nr.	Reg.-Nr.	Vorhaben	Zuwendungs- empfangender	zuw.fähige Ges.ausg. (BAU+GE)	Zuwendung	bewilligt am	Auszahlungen	
							von	bis
				T€	T€	Datum	Jahr	Jahr
G27	04/2016	Neubau eines Begegnungsabschnitts zwischen Strausberg und Rehfelde	DB Netz AG	5.993,365	599,337	30.03.2016	2016	2019
					2.996,683			
G30	05/2017	Wittstock (Dosse), Verbesserung der Betriebsqualität des SPNV im Bhf. Wittstock (Dosse) durch Schaffung gleichzeitiger Einfahrten	DB Netz AG	296,210	29,621	04.07.2017	2018	2020
					266,589			
G31	08/2017	Fahrplanstabilisierung der RB 25 auf der Strecke Ahrensfelde-Werneuchen	DB Netz AG	9.390,242	935,142	01.12.2017	2017	2019
					8.451,218			
G33	01/2018	Potsdam-Babelsberg; Begegnungsabschnitt (2. Gleis) Potsdam Hbf - Babelsberg	DB Netz AG	11.562,980	837,559	27.06.2018	2018	2024
					4.267,592			
					447,000			
G34	02/2018	Potsdam-Babelsberg; Begegnungsabschnitt (2. Gleis) Potsdam Hbf - Babelsberg	DB Energie GmbH	164,607	1,957	26.06.2018	2018	2021
					65,843			
G36	10/2018	Wutike, Ausbau von Weichen und Erneuerung Bahnübergang am Bahnhof Wutike	Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co.KG	440,465	79,284	19.07.2018	2018	2019
					396,418			
G37	11/2018	Bölzke, Ausbau von Weichen und Erneuerung Bahnübergang am Bahnhof Bölzke	Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co.KG	356,531	64,176	13.11.2018	2018	2019
					320,878			
G38	14/2019	Beeskow, Neutrassierung der östlichen Einfahrt Bahnhof Beeskow und Spurplanänderung zum Drehen der Kreuzung	DB Netz AG	5.908,432	5.317,589	02.12.2019	2020	2023
					573,518			
G	09/2020	Friedrichswalde, technische Unterstützung des Schrankenpostens HP Friedrichswalde	HANSeatische Infrastrukturgesellschaft mbH & Co. KG	126,500	113,850	14.05.2020	2020	2020
					25,300			
G	11/2020	Glasowbach, Vorsorgemaßnahmen an der EÜ (Brücke)	DB Netz AG	548,390	548,390	15.07.2021	2021	2024
					109,678			
G	12/2020	Kyritz, Leit- und Sicherungstechnik, Nachrüstung der punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB) am Bahnhof Kyritz	Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG	122,358	110,123	14.05.2020	2020	2020
					24,472			
G	15/2020	Pritzwalk, Bahnübergang Freyensteiner Chaussee und Wittstocker Chaussee	Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG	273,145	245,830	20.07.2020	2020	2021
					27,314			
G	16/2020	Telekommunikation, Ertüchtigung des Streckenkabels und Ersatzneubau analoger Zugfunk im streckenabschnitt Neustadt-Pritzwalk	Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG	557,317	501,585	28.05.2020	2020	2021
					111,463			
G	32/2020	Scharmützelseebahn, Wiederaufbau der Strecke Bad Saarow Klinikum - Bad Saarow Süd	Scharmützelseebahn GmbH	1.007,205	906,484	18.01.2021	2021	2022
					3,498			
					201,441			
G	05/2022	Modernisierung der NEB Stammstrecke Bf. Berlin-Wilhelmsruh - Abzw. Schönwalde	Niederbarnimer Eisenbahn AG NEB	40.141,245	985,368	vorz. MB 05.08.2022	2024	2024
					1.970,737			
G	10/2023	i2030 Korridor Prignitz-Express, Projektabschnitt Velten-Neuruppin, Bau und Planung Lph 5-9	DB Netz AG	135.478,441	55.679,151	vorz. MB 12.09.2023	2024	2031
G	11/2023	i2030 Korridor Prignitz-Express, Projektabschnitt Velten-Neuruppin, Bau und Planung Lph 5-9	DB Station & Service AG					
G	12/2023	i2030 Korridor Prignitz-Express, Projektabschnitt Velten-Neuruppin, Bau und Planung Lph 5-9	DB Energie GmbH					
Z93	02/2010	Wildau, Ausbau zum Kreuzungsbahnhof, Planung und Bau, Teil A Neubau Kreuzungsgleis, Teil B Neubau Bahnsteigtunnel unter dem Kreuzungsgleis	DB Netz AG	4.042,565	3.418,228	23.11.2011	2012	2019
					124,867			
					266,585			
Z101	03/2010	Wildau, Ausbau des S-Bahnhofes zum Kreuzungsbahnhof, Anteile für Bahnsteig, Dach, Beleuchtung, Beschallung, Ausstattung	DB Station & Service AG	1.405,620	111,754	02.03.2012	2012	2021
					1.405,620			
Z111	01/2015	Cottbus, Grunderneuerung der Verkehrsstation Bahnhof Cottbus (vorfr. MB)	DB Station & Service AG	5.508,475	991,525	09.12.2015	2016	2020
					5.508,475			
Z112	05/2015	Babelsberg, Modernisierung der Verkehrsstation	DB Station & Service AG	497,698	64,701	13.11.2015	2016	2022
					447,928			
Z115	08/2016	Brandenburg Hbf, Grunderneuerung der Bahnsteigdächer	DB Station & Service AG	822,477	106,922	10.05.2016	2016	2022
					740,229			
Z116	09/2016	Potsdam, Bahnhof Pirschheide, Teilrückbau der Bahnsteigdächer der Bahnsteige A und B	DB Station & Service AG	452,253	58,793	03.08.2016	2016	2020
					407,028			

Z118	02/2017	Eichwalde; Neubau der Zugangsrampe Ost am S-Bahnhof Eichwalde	DB Netz AG	1.239,995	185,999	09.10.2017	2019	2024
					1.115,996			
Z120	03/2017	Zeuthen, Neubau des Aufzugs West (Miersdorfer Chaussee) am S-Bahnhof Zeuthen	DB Station & Service AG	501,727	430,052	07.03.2018	2018	2024
					71,675			
Z119	04/2017	Zeuthen, Neubau von zwei Fahrradrampen inklusive Überdachung am S-Bahnhof Zeuthen	DB Netz AG	1.168,924	175,029	13.10.2017	2018	2024
					5,028			
					988,867			
Z117	06/2017	Eichwalde; Neubau der Zugangsrampe West am S-Bahnhof Eichwalde	DB Station & Service AG	100,000	100,000	01.08.2017	2019	2020
Z121	09/2017	Velten; Neubau des Mittelbahnsteiges mit Personenüberführung und Aufzügen	DB Station & Service AG	4.540,602	483,835	05.12.2017	2018	2019
					3.405,451			
Z122	10/2017	Lindenberg; Verbesserung der Betriebsqualität durch Aufbau des Kreuzungsbahnhofes Lindenberg	DB Netz AG	4.188,623	544,521	13.12.2017	2018	2019
					3.769,761			
Z125	09/2019	Bhf. Dallgow-Döberitz und Bhf. Prenzlau, Neubau/Installation von Zuginfomonitoren (ZIM)	DB Station & Service AG	150,000	150,000	23.05.2019	2024	2024
					27,000			
Z126	08/2019	Kyritz, Neubau des Haltepunktes "Am Bürgerpark"	Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co.KG	375,063	337,557	09.07.2019	2019	2019
					67,511			
Z127	16/2019	Bhf. Eisenhüttenstadt, Grunderneuerung incl. Bahnsteigverlängerung	DB Station & Service AG	3.613,161	3.613,161	24.04.2020	2020	2022
					650,369			
Z	10/2020	Blankenfelde, Neugestaltung des S-Bahnhaltepunktes Blankenfelde	DB Netz AG	6.008,820	1.606,640	13.08.2020	2022	2028
					803,320			
Z	14/2020	Brandenburg Hbf, Neubau Fahrradinnen und Erweiterung Blindenleitsystem	DB Station & Service AG	146,360	146,360	16.06.2020	2022	2024
					26,345			
Z	17/2020	Frankfurt (Oder) Rosengarten Bahnsteigverlängerung, Bau und Planung Lph 5-9 HOAI	DB Station & Service AG	1.236,357	1.236,357	20.07.2020	2021	2023
					160,726			
Z	18/2020	Wiesenau Bahnhof, Bahnsteigverlängerung, Bau und Planung Lph 5-9 HOAI	DB Station & Service AG	875,405	875,405	27.07.2020	2022	2024
					17,632			
					113,803			
Z	03/2020	Wellmitz, Bahnhof, Grunderneuerung inkl. Bahnsteigverlängerung	DB Station & Service AG	2.175,271	1.843,450	28.10.2020	2022	2024
					331,821			
Z	22/2020	Blankenfelde, Neugestaltung des S-Bahnhaltepunktes Blankenfelde	DB Station & Service AG	2.941,538	486,080	13.08.2020	2023	2028
					619,988			
					367,038			
Z	02/2021	Bad Saarow-Pieskow, Einrichtung eines Haltepunktes	ZossenRail Betriebsgesellschaft mbH	442,492	398,243	06.05.2021	2021	2022
					88,498			
Z	14/2021	Jüterbog, Reaktivierung Bahnsteig 8 (neu: Bahnsteig 4) incl. Anpassungen	DB Station & Service AG	1.923,372	1.923,372	25.11.2021	2022	2024
					250,038			
Z	22/2021	Bf. Pritzwalk, Rückbau Personenunterführung und Anpassung an Zuwegung incl. Errichtung von Fahrradbügeln, Lph 5-9	DB Station & Service AG	381,888	381,888	07.12.2021	2022	2023
					68,740			
Z	04/2021	i2030 - Angermünde-Stettin, Bahnsteigverlängerungen(Passow, Casekow, Tantow, Planung Schönow, Petershagen) Lph 1-4 HOAI	DB Station & Service AG	711,200	711,200	15.10.2021	2021	2024
Z	05/2021	i2030 - Angermünde-Stettin, Bahnsteigverlängerungen(Passow, Casekow, Tantow, Planung Schönow, Petershagen) Lph 1-9	DB Netz AG	209,000	125,000	08.10.2021	2021	2028
					84,000			
Z	06/2021	i2030 - Angermünde-Stettin, Bahnsteigverlängerungen(Passow, Casekow, Tantow, Planung Schönow, Petershagen) Lph 1-9	DB Energie GmbH	67,000	25,000	08.11.2022	2023	2028
					42,000			
Z	08/2021	i2030 - RE 1 Bahnsteigverlängerung 1. Betriebsstufe (BS) Lph 5 anteilig und Lph 6-9 HOAI	DB Station & Service AG	1.864,154	1.864,154	16.02.2022	2022	2024
					241,401			
Z	09/2021	i2030 - Angermünde-Stettin, Bahnsteigverlängerungen(Passow, Casekow, Tantow, Planung Schönow, Petershagen) Lph 5-9	DB Station & Service AG	3.293,800	498,400	26.10.2022	2023	2028
					2.795,400			
Z	03/2022	Potsdam Pirschheide, Neubau obere Bahnsteige und Wegeleitsystem unterer Bahnsteig	DB Station & Service AG	5.648,089	5.648,089	24.03.2022	2022	2024
					734,252			
Z	01/2022	Jänschwalde, Bahnsteigverlängerung bei Erneuerung der Verkehrsstation, Bau und Planung LPH 5-9 HOAI	DB Station & Service AG	492,252	492,252	20.07.2022	2023	2024
					63,993			
Z	02/2022	Jänschwalde Ost, Bahnsteigverlängerung bei Erneuerung der Verkehrsstation, Bau und Planung LPH 5-9 HOAI	DB Station & Service AG	218,349	218,349	19.07.2022	2023	2024
					28,385			
Z	06/2022	Kyritz, Bahnübergang Holzhausener Straße	Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG	358,897	323,007	27.09.2022	2024	2024
					71,779			
Z	08/2022	Bahnhof Zossen, Neubau 3. Bahnsteigkante, Baukosten und Planung Lph 1-9 HOAI	DB Station & Service AG	1.000,746	848,090	vorz. MB 11.11.22	2024	2026
					152,656			

Z	09/2022	Kyritz, Bahnübergang Hagenstraße Anteil RIN	Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG	268,990	242,091	01.06.2023	2024	2024
					53,798			
Z	14/2022	Kyritz, Bahnübergang Hagenstraße Anteil AGRAVIS	AGRAVIS Ost GmbH Co.KG	122,083	109,875	01.06.2023	2024	2024
					24,417			
Z	01/2023	Wusterhausen, ÖPNV-Verknüpfungsanlage, Projektteil Bahn	Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG	265,374	238,837	02.06.2023	2023	2023
					53,075			
Z	02/2023	Bahnhof Caputh Schwielowsee, Rückbau/Neubau incl. Aufhöhung und Bahnsteigverlängerung	DB Station & Service AG	80,879	68,541	14.06.2023	2023	2024
					12,337			
Z	03/2023	Bahnhof Caputh Geltow Rückbau/Neubau incl. Aufhöhung und Bahnsteigverlängerung	DB Station & Service AG	431,748	365,888	27.06.2023	2023	2024
					65,860			
Z	04/2023	Falkenberg (Elster), Rück- und Neubau der Bahnsteige 1-4 LPH 5-9 HOAI, LuFV, Anteil RV BB	DB Station & Service AG	502,249	425,635	24.05.2023	2024	2026
					76,614			
Z	05/2023	Bahnhöfe Golm und Löwenberg - Neubau von ZIM, Bau und Planung Lph 5-9 HOAI	DB Station & Service AG	203,821	180,373	16.06.2023	2023	2024
					23,448			
Z	06/2023	Fangschleuse Neu - Vorbereitung und Artenschutz	DB Station & Service AG	646,156	482,690	14.07.2023	2024	2025
					163,466			
P35	01/2016	Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Lübbenau-Cottbus, Planung LP 1 und 2 HOAI	DB Netz AG	2.392,414	2.392,414	29.03.2016	2016	2019
P38	10/2016	Potsdam; Bahnhof Potsdam Pirschheide, Neubau Bahnsteige (Planung Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI)	DB Station & Service AG	262,477	262,477	16.12.2016	2018	2020
P39	04/2018	Königs Wusterhausen; Schaffung Zweigleisigkeit Nordkopf; Planung der Leistungsphasen 1-4 HOAI, einschließlich Vermessung und Baugrunduntersuchung	DB Netz AG	512,000	512,000	06.04.2018	2018	2023
P40	07/2018	Korridor Berlin-Dresden/Rangsdorf - Machbarkeitsstudie zur Trassenfreihaltung für eine S-Bahnverlängerung von Blankenfelde nach Rangsdorf	DB Netz AG	113,973	113,973	30.05.2018	2018	2020
P41	12/2018	Prignitzexpress - Einführung des 30-Minuten-Taktes zwischen Hennigsdorf und Neuruppin (Vorplanung, LP2 sowie ant. 3 und 4 HOAI)	DB Netz AG	303,674	303,674	27.09.2018	2018	2020
P42	14/2018	Bhf. Beeskow, Neutrassierung der östlichen Einfahrt Bahnhof Beeskow und Spurplanänderung zum Drehen der Kreuzung Strecke 6520	DB Netz AG	490,000	490,000	17.12.2018	2019	2019
P43	01/2019	Frankfurt (Oder) Rosengarten Bahnsteigverlängerung, LP 2-4	DB Station & Service AG	179,200	179,200	19.09.2019	2020	2020
P44	02/2019	Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Lübbenau-Cottbus, Planung LP 3 und 4 HOAI	DB Netz AG	9.101,000	9.101,000	25.04.2019	2019	2024
P45	03/2019	Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Lübbenau-Cottbus, Planung LP 3 und 4 HOAI	DB Netz AG für DB Energie GmbH	34,000	34,000	16.04.2019	2024	2024
P46	04/2019	Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Lübbenau-Cottbus, Planung LP 3 und 4 HOAI	DB Station & Service AG	411,400	411,400	16.04.2019	2019	2022
P47	07/2019	Bhf. Wiesenau, Bahnsteigverlängerung, LP 2 - 4	DB Station & Service AG	86,000	86,000	02.09.2019	2020	2021
P48	10/2019	Potsdam; Bahnhof Potsdam Pirschheide, Neubau Bahnsteige (Planung Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI)	DB Station & Service AG	747,724	747,724	18.06.2019	2019	2021
P49	05/2019	Modernisierung der Stammstrecke der NEB Berlin-Wilhelmsruh - Abzw. Schönwalde, Entwurfsplanung LP 3, Genehmigungsplanung LP 4 - Planungsetappe Stammstrecke	NEB	2.186,053	1.093,027	18.11.2019	2019	2023
P50	06/2019	Modernisierung der Stammstrecke der NEB , Vorplanung LP 2 - Planungsetappe Gesamtnetz	NEB	610,981	305,491	17.09.2019	2020	2023
P51	11/2019	Jüterbog; Ersatzneubau Bahnsteig 8, Planung der Leistungsphasen 1 bis 4	DB Station & Service AG	296,589	296,589	28.10.2019	2019	2022
P52	13/2019	i2030 S-Bahnverlängerung nach Rangsdorf, Baugrunduntersuchung im Abschnitt Blankenfelde - Rangsdorf, Strecke 6037	DB Netz AG	62,829	62,829	29.10.2019	2020	2021
P54	15/2019	Neuhausen (b. Cottbus), Grunderneuerung der Verkehrsstation, Planung Leistungsphasen 1 bis 4	DB Station & Service AG	123,904	123,904	27.11.2019	2020	2024
P55	01/2020	Jänschwalde Bahnhof, Bahnsteigverlängerung auf 170 m, Planung Lph 2 bis 4	DB Station & Service AG	52,638	52,638	27.05.2020	2020	2022
P56	02/2020	Jänschwalde Ost, Bahnhof, Planung Bahnsteigverlängerung Lph 2 - 4	DB Station & Service AG	64,810	64,810	27.05.2020	2020	2022
P58	04/2020	RE1/RB 11 Bahnsteigverlängerungen diverse Verkehrsstationen, Planung Lph 2-7	DB Station & Service AG	968,090	968,090	15.05.2020	2020	2023
P62	05/2020	Wriezen - Frankfurt (O), Streckenertüchtigung für Stundentakt, Planung Lph 3-4	DB Netz AG	300,000	300,000	28.05.2020	2020	2021
P	13/2020	Berlin Spandau - Nauen	DB Netz AG	7.982,934	7.982,934	02.12.2020	2020	2025
P	20/2020	Berlin Spandau - Nauen	DB Station & Service AG	1.654,500	1.654,500	05.11.2020	2020	2024
P	21/2020	Berlin Spandau - Nauen	DB Energie GmbH	2.000,066	2.000,066	23.04.2021	2022	2025
P59	23/2020	Eberswalde Nordend, Neubau Station	DB Station & Service AG	219,867	164,900	04.11.2020	2020	2025
P63	24/2020	i2030 S-Bahnverlängerung Blankenfelde - Rangsdorf, Planung Lph 2-4 HOAI	DB Netz AG	1.860,000	1.860,000	20.07.2020	2020	2023
P	25/2020	i2030 S-Bahnverlängerung Blankenfelde - Rangsdorf, Planung Lph 2-4 HOAI	DB Station & Service AG	436,771	436,771	01.09.2020	2020	2023
P	26/2020	i2030 S-Bahnverlängerung Blankenfelde - Rangsdorf, Planung Lph 2-4 HOAI	DB Energie GmbH	122,078	122,078	07.10.2021	2022	2023
P61	29/2020	Beutersitz, Bf., Grunderneuerung der Verkehrsstation, Planung Lph 1-4 HOAI	DB Station & Service AG	308,118	308,118	20.07.2020	2020	2024

P	34/2020	Golm und Löwenberg, Bahnhöfe, Neubau/Installation von Zuginfomonitoren (ZIM), Planung Lph 1-4 HOAI	DB Station & Service AG	39,784	39,784	21.09.2020	2021	2023
P	35/2020	i2030 Ausbau Prignitz Express, Planung Lph 3+4 HOAI	DB Netz AG	3.952,000	3.952,000	08.02.2021	2021	2024
P	36/2020	i2030 Ausbau Prignitz Express, Planung Lph 3+4 HOAI	DB Station & Service AG	1.502,337	1.502,337	14.01.2021	2021	2024
P	37/2020	i2030 - Nordbahn/Einbindung Heidekrautbahn HOAI Lph 2	DB Netz AG	3.200,000	1.600,000	15.12.2021	2022	2025
P	38/2020	i2030 - Nordbahn/Einbindung Heidekrautbahn HOAI Lph 2	DB Energie GmbH	18,000	9,000	14.12.2021	2023	2025
P	42/2020	Tesla, Erstellung einer Trassierungsstudie und eisenbahnwissenschaftlichen Untersuchung (EWBU) - Lph 0 und anteilig Lph 1 HOAI	DB Station & Service AG	434,200	434,200	04.12.2020	2021	2023
P	43/2020	i2030- RE 1 Bahnsteigverlängerung, 2. BS Planung Lph 2-4 HOAI	DB Station & Service AG	1.973,249	1.973,249	22.03.2021	2021	2026
P	44/2020	i2030- RE 1 Bahnsteigverlängerung, 2. BS Planung Lph 2-4 HOAI	DB Netz AG	4.883,000	4.883,000	22.03.2021	2021	2027
P	45/2020	i2030- RE 1 Bahnsteigverlängerung, 2. BS Planung Lph 2-4 HOAI	DB Energie GmbH	288,000	288,000	19.03.2021	2022	2026
P	46/2020	i2030 - Sammelvereinbarung S-Bahnnetz HOAI- Lph 2-4	DB Netz AG	10.139,938	10.139,938	10.08.2021	2021	2029
P	47/2020	i2030 - Sammelvereinbarung S-Bahnnetz HOAI- Lph 2-4	DB Station & Service AG	1.158,077	1.158,077	10.08.2021	2022	2029
P	48/2020	i2030 - Sammelvereinbarung S-Bahnnetz HOAI- Lph 2-4	DB Energie GmbH	3.034,996	3.034,996	10.08.2021	2022	2029
P	07/2021	i2030 - Nordbahn/Einbindung Heidekrautbahn HOAI Lph 2	DB Station & Service AG	25,000	12,500	14.12.2021	2023	2025
P	10/2021	Neubau Verkehrsstation Fangschleuse - Planungsleistungen Lph 1 HOAI	DB Energie GmbH	6,000	6,000	18.11.2021	2024	2024
P	11/2021	i2030 - Sammelvereinbarung S-Bahnnetz HOAI- Lph 2-4, 2. Tranche	DB Netz AG	9.356,318	9.356,318	09.05.2022	2022	2028
P	12/2021	i2030 - Sammelvereinbarung S-Bahnnetz HOAI- Lph 2-4, 2. Tranche	DB Station & Service AG	658,039	658,039	05.05.2022	2022	2028
P	13/2021	i2030 - Sammelvereinbarung S-Bahnnetz HOAI- Lph 2-4, 2. Tranche	DB Energie GmbH	1.410,046	1.410,046	09.05.2022	2023	2028
P	15/2021	i2030- S25 Süd, Abschnitt Teltow Stadt - Stahnsdorf (Sputendorfer Straße) - HOAI-Lph 2	DB Station & Service AG	490,039	490,039	25.02.2022	2022	2026
P	16/2021	i2030- S25 Süd, Abschnitt Teltow Stadt - Stahnsdorf (Sputendorfer Straße) - HOAI-Lph 2	DB Netz AG	4.853,376	4.853,376	06.04.2022	2022	2026
P	17/2021	i2030- S25 Süd, Abschnitt Teltow Stadt - Stahnsdorf (Sputendorfer Straße) - HOAI-Lph 2	DB Energie GmbH	671,000	671,000	24.03.2022	2024	2026
P	18/2021	Neubau Verkehrsstation Fangschleuse - Planungsleistungen Lph 2-4	DB Station & Service AG	5.851,800	5.851,800	09.05.2022	2022	2024
P	19/2021	Neubau Verkehrsstation Fangschleuse - Planungsleistungen Lph 5-7	DB Station & Service AG	4.258,000	4.258,000	09.05.2022	2023	2026
P	20/2021	Neubau Verkehrsstation Fangschleuse - Planungsleistungen Lph 2-4	DB Energie GmbH	62,000	62,000	25.05.2022	2023	2024
P	21/2021	Neubau Verkehrsstation Fangschleuse - Planungsleistungen Lph 5-7	DB Energie GmbH	68,000	68,000	25.05.2022	2024	2026
P	04/2022	i2030 - Ausbau Prignitz-Express, Machbarkeitsstudie zur potentiellen Elektrifizierung zwischen Velten (Mark) und Neuruppin West, Strecken 6183 und 6504	DB Netz AG	68,300	68,300	01.06.2022	2022	2023
P	10/2022	i2030 - S25-Nord / PEX-Süd (LPH 2 HOAI)	DB Netz AG	10.400,500	10.400,500	24.04.2023	2023	2028
P	11/2022	i2030 - S25-Nord / PEX-Süd (LPH 2 HOAI)	DB Station & Service AG	825,000	825,000	24.04.2023	2023	2028
P	12/2022	i2030 - S25-Nord / PEX-Süd (LPH 2 HOAI)	DB Energie GmbH	2.178,000	2.178,000	24.04.2023	2023	2028
P	13/2022	i2030 Neubau der Steuer- und Distributionszentrale (SDZ) für das Berliner S-Bahn-Netz (LPH 1-4+6)	DB Netz AG	178,394	178,394	23.02.2023	2023	2028
P	15/2022	i2030 - Potsdamer Stammbahn	DB Netz AG	23.702,000	11.851,000	28.06.2023	2023	2028
P	16/2022	i2030 - Potsdamer Stammbahn	DB Station & Service AG	2.071,000	1.035,500	28.06.2023	2023	2028
P	17/2022	i2030 - Potsdamer Stammbahn	DB Energie GmbH	327,000	163,500	28.06.2023	2023	2028
P	07/2023	Hennigsdorf (b Berlin) Bahnsteigverlängerung im Rahmen S25 Planung Lph 1-4 HOAI	DB Station & Service AG	99,934	99,934	05.07.2023	2023	2025
P	08/2024	i2030 Korridormaßnahme - Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung des S-Bahnnetzes, Planung LPH 2 bis 4 HOAI“ Tranche 3	DB Netz AG	4.727,211	4.727,211	14.07.2023	2023	2027
P	09/2025	i2030 Korridormaßnahme - Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung des S-Bahnnetzes, Planung LPH 2 bis 4 HOAI“ Tranche 3	DB Energie GmbH	1.082,363	1.082,363	14.09.2023	2023	2028
P	13/2023	i2030 - Bahnhof Birkenwerder	DB Netz AG	1.722,649	1.722,649	Vermerk 11.12.2023	2024	2027
P	14/2023	i2030 - Bahnhof Birkenwerder	DB Station & Service AG	432,124	432,124	Vermerk 11.12.2023	2024	2027
P	15/2023	i2030 - Bahnhof Birkenwerder	DB Energie GmbH	24,818	24,818	Vermerk 11.12.2023	2024	2027
P	16/2023	Elstal, Neubau Dach am Bahnsteig 1-2, und 3 LPH 1-4 HOAI	DB Station & Service AG	108,213	108,213	15.11.2023	2023	2027
P	17/2023	Angermünde, Bahnsteigverlängerung Regionalbahnsteig Gleis 2, Planung Lph 1-2	DB Station & Service AG	56,922	56,922	13.09.2023	2023	2024
P	18/2023	i2030 PSB+ Abschnitt südlicher Berliner Innenring	DB Netz AG	14.121,621	7.060,811	30.10.2023	2023	2028
P	19/2023	i2030 PSB+ Abschnitt südlicher Berliner Innenring	DB Station & Service AG	1.611,450	805,725	21.12.2023	2023	2028
P	20/2023	i2030 PSB+ Abschnitt südlicher Berliner Innenring	DB Energie GmbH	254,000	127,000	26.10.2023	2023	2028
P	25/2023	i2030 - Elektrifizierung Hennigsdorf - Wittenberge (PEX)	DB Netz AG	14.738,688	14.738,688	Vermerk 14.12.2023	2024	2030
P	26/2023	i2030 - Elektrifizierung Hennigsdorf - Wittenberge (PEX)	DB Station & Service AG	814,113	814,113	Vermerk 14.12.2023	2024	2030

P	27/2023	i2030 - Elektrifizierung Hennigsdorf - Wittenberge (PEX)	DB Energie GmbH	8.170,340	8.170,340	Vermerk 14.12.2023	2024	2030
---	---------	--	-----------------	-----------	-----------	--------------------	------	------

* zwf. Bauausgaben als Bemessungsgrundlage für die Planungspauschale

Leistungsverzeichnis (LV-VBB)

Titel der Ausschreibung: „Potenzialuntersuchung zu einem zukunftsfähigen Angebots- und Infrastrukturkonzept für Südmecklenburg und die Prignitz“

Die einzeln genannten Leistungen und ihre Preise dienen lediglich der Vergleichbarkeit der Angebote. Die Vergabe erfolgt zu einem Pauschalpreis, mit dem alle für den genannten Erfolg erforderlichen Leistungen abgegolten sind. Es müssen alle aufgeführten Arbeitspakete (AP) mit dem erforderlichen Zeitaufwand und dem resultierenden Honorar untersetzt sein. Die Optionen können im Projektverlauf seitens der Auftraggeberin beauftragt werden.

Hinweis: Unsachgemäßes Preisdrücken („Stundenlohndumping“) führt zum Ausschluss von der Vergabe.

Verkehrsplanungs- und Beratungsleistungen

Nr.	Leistung (gem. Leistungsbeschreibung)	Bearbeitungs- zeit (Stunden)	Summe [EUR] (netto)
AP 1 a	Durchführung einer Potenzialanalyse – Datenrecherche		
AP 1 b	Durchführung einer Potenzialanalyse – Interviews mit regionalen Stakeholdern		
AP 1 c	Durchführung einer Potenzialanalyse – Modellierung & Auswertung		
AP 2 a	Entwicklung der Angebotskonzepte – SPNV-Angebotskonzept		
AP 2 b	Entwicklung der Angebotskonzepte – KÖPNV-Angebotskonzept		
AP 3	Ableitung der erforderlichen Infrastruktur		
AP 4	Projektbegleitung, Dokumentation und Präsentation		
AP 4.1	OPTION zur Berücksichtigung eines weiteren Präsenztermins		
Stundensatz für AP 4.1 [EUR]			
Angebotsgesamtsumme netto [EUR]			

Name des Bieters: _____

Datum, Ort

Name, Vorname (Textform gem. § 126b BGB)