

Antwort**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Andreas Audretsch, Dr. Moritz Heuberger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/6079 –**

Zustand und Ausbau der Bahninfrastruktur im Berliner Bezirk Marzahn-Hellersdorf**Vorbemerkung der Fragesteller**

Die Bahninfrastruktur ist ein wichtiger Bestandteil eines funktionierenden Nahverkehrs in Berlin. Der Zustand der Bahninfrastruktur entspricht häufig nicht den Erwartungen an eine akzeptable Aufenthaltsqualität. Wesentliche Teile der Bahninfrastruktur sind nach Ansicht der Fragestellenden in keinem zufriedenstellenden Zustand. Die Verantwortung zum Erhalt der Schieneninfrastruktur liegt vor allem bei der Deutschen Bahn (DB) InfraGO AG.

Nicht in allen Bezirken Berlins besteht ein Anschluss an Regionalverkehre. Der Berliner Bezirk Marzahn-Hellersdorf etwa hat trotz vorhandener Regionalverkehrslinien bisher keinen Anschluss an diesen.

1. Was sind die Zustandsnoten für die Bahnhöfe im Bereich des Berliner Bezirks Marzahn-Hellersdorf jeweils (bitte für die aktuellste Datenerhebung auflisten)?

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) lauten die Zustandsnoten wie folgt.

Bahnhof-nummer	Land	Regional-bereich	Bahnhofsmanagement	Bahnhof	Note 2025
28	Berlin	Ost	Berlin Regional- und S-Bahnhöfe	Ahrensfelde	3,48
547	Berlin	Ost	Berlin Regional- und S-Bahnhöfe	Berlin-Kaulsdorf	3,41
551	Berlin	Ost	Berlin Regional- und S-Bahnhöfe	Berlin-Mahlsdorf	3,27
553	Berlin	Ost	Berlin Regional- und S-Bahnhöfe	Berlin-Marzahn	3,06
1944	Berlin	Ost	Berlin Regional- und S-Bahnhöfe	Berlin-Friedrichsfelde Ost	3,74
4027	Berlin	Ost	Berlin Regional- und S-Bahnhöfe	Berlin Mehrower Allee	3,50

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 15. Juni 2026 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Bahnhof-nummer	Land	Regional-bereich	Bahnhofsmanagement	Bahnhof	Note 2025
4976	Berlin	Ost	Berlin Regional- und S-Bahnhöfe	Berlin Poelchaustraße	3,25
5122	Berlin	Ost	Berlin Regional- und S-Bahnhöfe	Berlin Raoul-Wallenberg-Straße	2,93

2. Welche Infrastrukturmaßnahmen sind im Bereich des Bahnhofs Ahrensfelde an den Regionalbahn- sowie S-Bahn-Gleisen geplant, und bis wann sind diese jeweils abgeschlossen?

Nach Angaben der DB AG wird in der Fernbahn die Stellwerkstechnik bis Ende 2028 erneuert. Im Zuge der Maßnahme wird das Enden und Wenden von Zügen in Ahrensfelde Friedhof ermöglicht. Zwischen den Bahnhöfen Springpfuhl und Ahrensfelde sind mittelfristig zahlreiche Gleise und Weichen für die Erneuerung eingeplant. Die Maßnahmen werden voraussichtlich bis zum Jahr 2032 umgesetzt.

3. Welche Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazitäten für abgestellte S-Bahn-Züge sind im Bahnhof Ahrensfelde geplant (bitte auflisten sowie die geplante Fertigstellung nennen)?

Nach Angaben der DB AG wird durch das Programm i2030 die Erweiterung des Nebengleises 333 auf eine Kapazität von bis zu drei Vollzügen untersucht.

Die Überleitverbindung bleibt erhalten. Die Maßnahme ist bis zur Leistungsphase (Lph) 2 finanziert und eine Inbetriebnahme ggf. bis voraussichtlich 2036 geplant.

4. Ist ein Ausbau des Bahnhofs für eine Taktverdichtung der Regionalbahn (RB) 24 geplant, und wenn ja, was sind die geplanten Maßnahmen (bitte auflisten sowie die geplante Fertigstellung nennen)?

Im Dezember 2024 wurde für die Strecke nach Werneuchen durch die Länder Berlin und Brandenburg eine Taktverdichtung auf einen 30-min-Takt bestellt und umgesetzt. Eine weitere Taktverdichtung zwischen Berlin Ostkreuz und Werneuchen auf einen 20-min-Takt ist im Landenahverkehrsplan 2023–2027 des Landes Brandenburg verankert. Im Ausschreibungsnetz Ostbrandenburg, dem die RB 25 zugeordnet ist und das eine Laufzeit von Dezember/2024 bis Dezember/2036 aufweist, ist diese weitere Taktverdichtung noch nicht Vergabegegenstand (die DB AG geht davon aus, dass sich die Frage auf den Bahnhof Ahrensfelde und die RB 25 bezieht). Eine Bewertung des Infrastrukturbedarfs für einen 20-min-Takt wurde seitens Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)/Länder Berlin und Brandenburg bei der DB InfraGO AG bisher nicht beauftragt.

5. Welche Maßnahmen zur Schaffung einer weiteren Unterführung sind im Bahnhof Ahrensfelde geplant, und bis wann ist die Umsetzung dieser Maßnahmen geplant?

Nach Angaben der DB AG ist eine Personenüberführung vorhanden. Eine weitere Personenüberführung oder eine zusätzliche Unterführung sind nicht geplant.

6. Welche Maßnahmen sind geplant zur Reduzierung der negativen Folgen der Taubenbevölkerung im Bahnhof Ahrensfelde, und ist der Bau eines Taubenschlags geplant (wenn nein, bitte begründen)?

Nach Angaben der DB AG wurde eine fachgerechte Vergrämung an den Stationen der DB InfraGO AG zum Schutz der Reisenden umgesetzt. In Einzelfällen wurden Maßnahmen zur Populationsregulierung umgesetzt. Aufgrund negativer Erfahrungen, der nicht nachweisbaren Wirksamkeit sowie zusätzlicher Risiken und Kosten sieht die DB InfraGO AG den Aufbau von Taubenschlägen in Bahnhofsnähe kritisch.

7. Was ist der Zeitplan zur Errichtung eines Halts für den Regionalverkehr in Springpfuhl?

Nach Angaben der DB AG liegt der DB InfraGO AG noch keine Bestellung vom Land Berlin bezüglich der Errichtung eines Halts für den Regionalverkehr vor.

8. In welcher Höhe sind Finanzierungsvereinbarungen für den Plan bzw. Bau geschlossen?

Eine Finanzierungsvereinbarung ist noch nicht abgeschlossen.

9. Welcher Zeitplan wird aktuell zur Umsetzung der Nahverkehrstangente verfolgt, und welche Leistungsphasen sind aktuell in welcher Höhe finanziert?
28. Welche Planungsphasen der Nahverkehrstangente sind finanziert (bitte ggf. jeweils in Einzelabschnitten angeben)?

Die Fragen 9 und 28 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB AG ist die Nahverkehrstangente in einen Nord- und einen Südabschnitt getrennt. Der nördliche Teil umfasst den Bereich von Wartenberg über das Karower Kreuz bis zum Lückenschluss nach Schönerlinder Straße an die Strecke 6009. Die Finanzierung umfasst die Leistungsphasen 1/2 bzw. für den Teilabschnitt von Wartenberg bis Sellheimbrücke die Leistungsphasen 3/4. Die Höhe der ausgereichten Planungsmittel umfasst ca. 41 Mio. Euro. Bei weiterer Folgefinanzierung erfolgen die Inbetriebnahmen ab Mitte der 2030er-Jahre.

Der südliche Teil umfasst den Abschnitt von Springpfuhl bis zum Grünauer Kreuz. Die Finanzierung umfasst die Leistungsphase 1 und ist im „i2030 Finanzierungsvertrag Lph 0/1“ enthalten. Ein Zeitplan zur Inbetriebnahme kann aufgrund der frühen Planungsphase noch nicht benannt werden.

10. Welche Instandhaltungs- bzw. Ersatzmaßnahmen zur Verbesserung des Dachs auf dem bestehenden Bahnsteig in Springpfuhl sind geplant, und bis wann sind diese Arbeiten abgeschlossen (bitte Zeitplan begründen)?

Nach Angaben der DB AG haben die Stützen des Bahnsteigdachs am Bahnhof Springpfuhl im Rahmen der turnusmäßigen Bauwerksüberprüfungen Auffälligkeiten im Bodenbereich aufgewiesen. Im Ergebnis dieser Problematik hat sich die DB InfraGO AG für den Teiltrückbau des Bahnsteigdachs entschieden, um somit einerseits die Standsicherheit und andererseits einen ausreichenden Wet-

terschutz in den noch überdachten Flächen des Bahnsteigs zu gewährleisten. Die Durchführung einer Grunderneuerung der Verkehrsstation inklusive Dachstützen und -haut soll Ende der 2020er-/Anfang der 2030er-Jahre erfolgen.

11. Plant die Deutsche Bahn AG die Errichtung einer PV-Anlage (PV = Photovoltaik) im Rahmen der Sanierung des Bahnhofsdach in Springfuhl, und wenn ja, wie ist der Zeitplan?

Die DB AG plant, dass auf dem kompletten neuen Dach Photovoltaik errichtet und auf dem westlichen Zugangsgebäude ein Gründach errichtet werden soll. Aktuell prüft die DB InfraGO AG Ersatzmaßnahmen wie z. B. zusätzliche Wetterschutzhäuser in den Lücken des Dachs für die Übergangszeit.

12. Welche Pläne zur Schaffung einer zweiten Querungsmöglichkeit der Gleise sowie eines zweiten Zugangs zum Bahnsteig bestehen im Bereich Kaulsdorf, und wie ist der Zeitplan zur Umsetzung?

Nach Angaben der DB AG ist geplant, die Personenüberführung über die Gleisanlagen in südlicher Richtung zu verlängern. Geplant ist in dem Zusammenhang, auch auf der südlichen Seite einen weiteren Aufzug zu errichten. Die Aufgabenstellungen und das Lastenheft sind erstellt, mit einer Umsetzung ist Anfang der 2030er-Jahre zu rechnen.

13. Welche Pläne zum Ersatz des höhengleichen Bahnübergangs für Radfahrer und Fußgänger angesichts der langen Schließzeiten sind im Bereich des Bahnhofs Biesdorf geplant, und wie ist der Zeitplan zur Umsetzung?

Nach Angaben der DB AG entspricht der vorhandene Bahnübergang dem Regelwerk und gewährleistet die sichere Verkehrsabwicklung im Bereich der Kreuzung zwischen Straße und Eisenbahn. Im Rahmen des Programms i2030 werden u. a. der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Ostbahn untersucht. Durch die Erhöhung des Betriebsprogramms ändern sich die betrieblichen Anforderungen und voraussichtlich die Schließzeiten. Erfolgt die Überführung des Projekts Ostbahn in die Lph 2, werden die Regelkonformität des BÜ und ggf. Erweiterungs- und Ersatzmaßnahmen gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) untersucht.

14. Können Finanzmittel des Bundes zur Beseitigung von Eisenbahnkreuzungen zur Beseitigung dieses Bahnübergangs für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer eingesetzt werden, und wenn nein, warum nicht?

Gemäß § 13 Absatz 2 EKrG beteiligt sich der Bund bei Straßen in kommunaler Baulast mit 50 Prozent der kreuzungsbedingten Kosten an der Beseitigung von Bahnübergängen und dem Bau von Über- bzw. Unterführungen. Voraussetzung dafür ist, dass die Anforderungen des EKrG erfüllt sind. Hierzu zählt unter anderem, dass ein Erfordernis aus Gründen der Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung gemäß § 3 EKrG besteht.

15. Welche Möglichkeiten zur Schaffung eines barrierefreien Zugangs der Westseite des Haltepunkts Raoul-Wallenberg-Straße wurden geprüft, und welche Maßnahmen sind in Umsetzung (bitte Zeitplan nennen)?

Die DB InfraGO AG ist mit der Herstellung der Barrierefreiheit am westlichen Zugang des Bahnhofs Raoul-Wallenberg-Straße beauftragt. Sobald die Finanzierung gesichert ist, wird die DB InfraGO AG die Planung des Projekts beginnen. Zur Ausgestaltung des neuen Zugangs und zum Umsetzungszeitraum wird die DB InfraGO Auskunft geben, sobald die Planungen aufgenommen wurden.

16. Welche Pläne zur Wiedererrichtung der südlichen Fußgängerbrücke für den S-Bahnhof Marzahn sind in Umsetzung?

Die Umsetzung eines zweiten Zugangs wird nach dem jetzigen Planungsstand voraussichtlich Mitte der 2030er-Jahre beginnen.

17. Wie ist der Planungsstand des Regionalbahnhofs Marzahn, und für welche Leistungsphasen sind Finanzierungsvereinbarungen geschlossen worden?
18. Bis wann wird der Regionalbahnhof Marzahn voraussichtlich in Betrieb genommen?

Die Fragen 17 und 18 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB AG ist das Projekt Marzahn „Neubau Regionalbahnsteig“ in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) 8.7 verankert. Ziel ist es, durch den Ausbau zu einem Kreuzungsbahnhof alle Halte der RB 25 im 30-Minuten-Takt zu ermöglichen. Es sind noch keine Finanzierungsvereinbarungen geschlossen worden. Nach Angaben der DB AG ist eine Aussage zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme derzeit nicht möglich.

19. Welche Maßnahmen zur Erhöhung der Abstellkapazitäten für die S-Bahn im Bereich des Bahnhofs Marzahn sind in Umsetzung, und wie ist der Zeitplan jeweils?

Nach Angaben der DB AG wird durch das Programm i2030 der Neubau einer Abstellanlage mit einer Kapazität von bis zu fünf Vollzügen geplant. Die Lph 3 ist abgeschlossen. Bei gesicherter Finanzierung ist eine Inbetriebnahme bis voraussichtlich 2033 geplant.

20. Welche Zustandsnoten haben die Eisenbahnbrücken über die Wuhletalstraße gemäß DB-InfraGO-Zustandsbericht?
21. Welche Instandhaltungsmaßnahmen sind bei den Eisenbahnbrücken über die Wuhletalstraße geplant?
22. Sind die Brücken ersatzbedürftig, und bis wann soll der Ersatz erfolgen?
23. Sofern ein Ersatz der Brücken erfolgt, werden kapazitätserhöhende Maßnahmen wie die Schaffung des zweiten Regionalbahngleises mitberücksichtigt, und wenn nein, warum nicht?

25. Wird die geplante Straßenbahnstrecke Falkenberg–Ahrensfelde bei dem eventuellen Ersatz der Brücke sowie den weiteren Maßnahmen berücksichtigt?

Die Fragen 20 bis 23 und 25 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB AG haben die Brücken der EÜ Wuhletalstraße die Zustandsnote 2. Angesichts des Zustands sind derzeit keine Instandhaltungsmaßnahmen geplant.

24. Welche Pläne zur Schaffung eines S-Bahnhofs im Bereich der Brücke gibt es, und was ist deren Umsetzungsstand?

Der DB InfraGO AG liegen weder eine Bestellung vor noch gab es dazu detailliertere Abstimmungen zu Inhalten, Parametern oder einer konkreten Zeitschiene.

26. Wie ist der Stand der Wirtschaftlichkeitsberechnung der Nahverkehrstangente (sofern Einzelabschnitte bewertet wurden, bitte diese jeweils angeben)?

Nach Angaben der DB AG liegt die Durchführung der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) in der Verantwortung der Länder Berlin und Brandenburg.

27. Wie ist der Umsetzungsstand der Nahverkehrstangente (bitte ggf. jeweils in Einzelabschnitten angeben)?

Nach Angaben der DB AG befindet sich das Projekt NVT Nord aktuell in der Lph 2 und das Projekt NVT Süd aktuell in der Lph 1.

29. Was ist das nach aktuellem Stand verfolgte Betriebskonzept der Nahverkehrstangente?

Die Nahverkehrstangente soll mit einem Zehnminutentakt der S-Bahn bedient werden. Nach Umsetzung der Nahverkehrstangente Nord ist vorgesehen, die Linie S75 über den heutigen Endpunkt Wartenberg hinaus zu verlängern. Ab der neu zu schaffenden Station Bucher Straße soll die S75 den heutigen Abschnitt der S8 im Zwanzigminutentakt übernehmen. Für die S8 ist dann ein Umklappen nach Berlin-Buch avisiert. Mit Fertigstellung beider Abschnitte der Nahverkehrstangente soll eine neue Linie zwischen Birkenwerder und Flughafen BER (Zehnminutentakt im Abschnitt Bucher Str. – Flughafen BER) eingeführt werden. Die S75 soll wieder auf Wartenberg zurückgezogen werden und im Zwanzigminutentakt verkehren. Die heutigen Verstärkerfahrten der S75 sollen dann auf den S7-Ast (in Richtung Ahrensfelde) umgeklappt werden.

30. Bei welchen Ersatzmaßnahmen, beispielsweise von Brücken, wird die Planung der Nahverkehrstangente bereits berücksichtigt (z. B. bei der Allee der Kosmonauten)?

Nach Angaben der DB AG werden bei Ersatzmaßnahmen von Straßenbrücken der Ausbaubedarf der Eisenbahninfrastruktur in der Planung berücksichtigt. Im Zusammenhang mit der Nahverkehrstangente seien hier beispielhaft die Bau-

werke Allee der Kosmonauten, Sellheimbrücke und östliche Bucher Straßenbrücke genannt.

31. Ist die Errichtung des Bahnhofs Biesdorfer Kreuz an der S-Bahn 5 geplant, und wie ist der Umsetzungszeitraum?

Nach Angaben der DB AG liegt der DB InfraGO AG keine Bestellung für einen Bahnhof am Biesdorfer Kreuz vor.

