

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Oliver Luksic, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/19527 –**

### **Umsetzungsstand wichtiger Schieneninfrastrukturprojekte**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Für die Lebensqualität und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit eines Landes spielt der Zustand der Verkehrsinfrastruktur nach Auffassung der Fragesteller eine herausragende Rolle. Leistungsfähige Verkehrswege sind dabei nicht nur bedeutsam für Wirtschaftswachstum, sondern auch für eine hohe Lebensqualität im gesamten Bundesgebiet. Insbesondere vor dem Hintergrund des erwarteten steigenden Güterverkehrsaufkommens in den kommenden Jahren haben gezielte öffentliche Investitionen in den Erhalt und den Neubau der deutschen Fernstraßen, Schienenwege und Wasserstraßen daher höchste Priorität. Das zentrale Planungsinstrument der Bundesregierung für die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ist der im August 2016 beschlossene Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030. Dieser definiert, welche Infrastrukturprojekte im Bundesgebiet bis 2030 finanziert und umgesetzt werden sollen. Gerade im Bereich der Schienenwege nimmt Deutschland innerhalb Europas eine besondere Rolle als Transitland ein. Der zunehmende nationale wie internationale Verkehr auf der Schiene wird derzeit zur Belastungsprobe für das Bestandsnetz. Gleichzeitig sollen künftig sowohl mehr Güter über die Schiene befördert werden, als auch die Fahrgastzahlen der Bahn steigen. An der konsequenten und fristgerechten Umsetzung von Neubauprojekten besteht daher ein entsprechend hohes Interesse.

1. Wie ist der Planungs- und Projektstand bei folgenden Schienenprojekten aus dem Vordringlichem Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (ABS = Ausbaustrecke, NBS = Neubaustrecke):
  - a) ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Südbahn) (Projektnummer 2-001-v02),
  - b) ABS/NBS Hanau – Würzburg / Fulda – Erfurt (Projektnummer 2-002-v02),
  - c) Optimiertes Alpha-E mit Bremen (Projektnummer 2-003-v03),
  - d) Korridor Mittelrhein: Zielnetz I (Projektnummer 2-004-v03),
  - e) Korridor Mittelrhein: Zielnetz II (Projektnummer 2-004-V04),

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 16. Juni 2020 übermittelt.*

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

- f) ABS/NBS Hanau – Fulda – Erfurt / Aschaffenburg – Nantenbach (Projektnummer 2-007-v01),
  - g) ABS München – Mühldorf – Freilassing (Projektnummer 2-008-v02),
  - h) ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein) (Projektnummer 2-009-V03),
  - i) ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1) (Projektnummer 2-010-v02),
  - j) ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung Fehmarnbelt-Querung – FBQ) (Projektnummer 2-011-v01),
  - k) ABS Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Nürnberg (Projektnummer 2-013-v01),
  - l) ABS Nürnberg – Passau (Projektnummer 2-014-v01),
  - m) ABS Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen) (Projektnummer 2-015-v01),
  - n) ABS/NBS Hannover – Bielefeld (Projektnummer 2-016-v01),
  - o) ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ (– Prag) (Franken-Sachsen-Magistrale) (Projektnummer 2-017-v01),
  - p) ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Ostkorridor Nord) (Projektnummer 2-018-v01),
  - q) ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd) (Projektnummer 2-019-v01),
  - r) Rhein-Ruhr-Express (RRX) (Projektnummer 2-020-v01),
  - s) Rhein-Ruhr-Express (RRX) (Projektnummer 2-020-v02),
  - t) Rhein-Ruhr-Express (RRX) (Projektnummer 2-020-v03),
  - u) ABS Berlin – Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin) (Projektnummer 2-027-v01),
  - v) ABS Hannover – Berlin (Lehrter Stammbahn) (Projektnummer 2-032-v01),
  - w) ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn) (Projektnummer 2-040-v01),
  - x) ABS/NBS Ulm – Augsburg (Projektnummer 2-041-v02)?
2. Wann wurde bei den in Frage 1 aufgeführten Projekten jeweils mit der Vorplanung begonnen?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) werden folgende Informationen übermittelt:

a. ABS Ulm-Friedrichshafen – Lindau (Südbahn)

Projekt im Bau

Inbetriebnahme (IBN): 2021

b. ABS/NBS Hanau – Würzburg/ Fulda

Alternativer Planfall zu Projekt f. für Teilprojekt Gelnhausen – Fulda mit „Spessart-Lösung“. Wurde im Rahmen des Trassenfindungsprozesses Gelnhausen – Fulda ausgeschlossen und hat somit keine Gültigkeit mehr.

## c. Optimierte Alpha-E + Bremen

Auf Grund der Modularität des Gesamtprojektes befinden sich die vier Projektabschnitte in unterschiedlichen Projektphasen (Lph 1-2).

- Abschnitt 1: Hamburg (– Ashausen) – Hannover  
Die Grundlagenermittlung läuft seit 2018. Die Vorplanung startet sukzessive.
- Abschnitt 2: Rotenburg – Verden  
Die Vorplanung wurde 2017 begonnen und ist abgeschlossen. Das Entscheidungsdokument zur Parlamentarischen Befassung ist erstellt und befindet sich in der Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt. Die Anrainerkommunen wurden aufgefordert die „Anlage zum Entscheidungsdokument“ mit den Forderungen der Region zu finalisieren.
- Abschnitt 3: Verden – Nienburg – Wunstorf/Minden  
Die Vorplanung wurde Anfang 2020 begonnen.
- Abschnitt 4: Bremerhaven – Bremen – Langwedel – Uelzen  
Die Grundlagenermittlung wurde 2019 begonnen. Ausschreibungen für Planungsleistungen und erste Planungsschritte sind in Erarbeitung.

IBN: noch offen

## d. Korridor Mittelrhein: Zielnetz I

- Teil NBS Frankfurt – Mannheim  
Leistungsphase (Lph) 1-4 (Variantenentscheidung wurde in einem Abschnitt getroffen. Der Gesamttrassenentscheid erfolgt 2020)  
(Vorplanung wurde 1999 begonnen).
- Teil Wallauer Spange  
Lph 3-4 (Vorplanung wurde 2017 begonnen)
- Teil NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe  
Lph 1 (aktuell Durchführung einer Machbarkeitsstudie inklusive Trassenfindung, um Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren herzu-  
leiten) (Vorplanung offen)
- Teil 3-gleisiger Ausbau Karlsruhe – Durmersheim  
Lph 1 (derzeit Prüfung, ob ein 4-gleisiger Ausbau weiterverfolgt werden soll) (Vorplanung offen)

IBN: noch offen

## e. Korridor Mittelrhein: Zielnetz II

Die Maßnahme erfüllt mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 0,1 derzeit nicht die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf. Das Vorhaben erlangt erst nach deutlicher Steigerung der im nördlichen Mittelrheinkorridor (Teil des wichtigen europäischen Korridors Rhein – Alpen) transportierten Gütermenge die Schwelle der gesamtwirtschaftlichen Rentabilität.

IBN: noch offen

f. ABS/NBS Hanau – Fulda – Erfurt / Aschaffenburg – Nantenbach (Planfall 007)

Das Gesamtprojekt wurde in mehrere Projekte unterteilt.

- Ausbaustrecke (ABS) Hanau – Gelnhausen

Inhalt: durchgängiger Ausbau der Bestandsstrecke auf 4 Gleise, Planungsstatus: Erstellung der Plangenehmigungsunterlagen, Einreichung des ersten Teilabschnittes an das EBA im Juni 2021.

Vorplanung in 2014 begonnen.

IBN: 2030 und 2036

- Neubaustrecke (NBS) Gelnhausen – Fulda

Inhalt: Neubau zweier zusätzlicher Gleise zwischen Gelnhausen und Kalbach. Planungsstatus: Erstellung der Raumordnungsunterlagen abgeschlossen,

Veröffentlichung der Unterlagen durch das Regierungspräsidium Darmstadt im Juni 2020.

Vorplanung noch nicht begonnen.

IBN: noch offen

- Neubaustrecke (NBS) Fulda – Gerstungen

Inhalt: Auflösung des kapazitiven Engpasses zwischen Fulda und Bebra, Planungsstatus: Erarbeitung der Varianten zu einem möglichen Streckenverlauf.

Vorplanung noch nicht begonnen.

IBN: noch offen

g. ABS München – Mühldorf – Freilassing

alle 4 Planungsabschnitte sowie die Truderinger Kurve befinden sich in Lph 3-4.

Vorplanung wurde 2014 begonnen.

IBN: 2031

h. ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden

Lph 1-2

Vorplanung beginnt vsl. 2021

IBN: noch offen

i. ABS/ NBS Nürnberg – Erfurt

ABS in Teilen in Betrieb, restliche Abschnitte Lph. 3 ff.

Vorplanung wurde 1992 begonnen.

IBN NBS: 2017

IBN Knoten Bamberg: 2031

j. ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden

Das Projekt befindet sich mit acht Planfeststellungsabschnitten in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Vorplanung in 2009 begonnen)

Die Fehmarnsundquerung als neunter Planfeststellungsabschnitt befindet sich in der Vorplanung (Beginn 2017).

IBN: zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung (vsl. 2029)

k. ABS Burgsinn – Gemünden – Würzburg

Planung noch nicht begonnen.

l. ABS Nürnberg – Passau

Planung noch nicht begonnen.

Teil „3.Gleis Regensburg – Obertraubling“ Lph 1, beauftragt innerhalb der ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling, wo der Abschnitt ebenfalls enthalten ist.

Vorplanung: offen

m. ABS Paderborn – Halle „Kurve Kassel“

Das Projekt Kurve Kassel beinhaltet den Neubau einer eingleisigen Strecke zur Entlastung des Rangierbahnhofs Kassel (Ost-West-Richtung) und ist nur für Güterzüge konzipiert, Planungsstatus: Erarbeitung der Varianten zu einem möglichen Streckenverlauf.

Vorplanung: offen

IBN: noch offen

n. ABS/NBS Hannover – Bielefeld

Planung noch nicht begonnen.

o. ABS Nürnberg – Marktredwitz – Grenze D/CZ

Lph 1-2

Vorplanung: offen

IBN: noch offen

p. ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Ostkorridor Nord)

Uelzen – Stendal: aktuell Überarbeitung Entwurfsplanung (Vorplanung 1992 begonnen)

Einbindung Stendal: Vorplanung wurde 2018 begonnen und April 2020 abgeschlossen

Stendal – Halle: 2020 wurde mit Vorplanung begonnen

IBN: 2028

q. ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd)

Lph 1-2

Vorplanung begonnen 2015

IBN: noch offen

r. Rhein-Ruhr Express v1

Lph 2-8

Vorplanung begonnen 2006

IBN: noch offen

s. Rhein-Ruhr Express v2

Lph 3-4

Vorplanung begonnen 2006

IBN: noch offen

- t. Rhein-Ruhr Express v3  
Lph 3-4  
Vorplanung 2017 begonnen  
IBN: noch offen
- u. ABS Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin)  
Die Strecke Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin) ist in zwei Planungsabschnitte unterteilt:  
Planfeststellungsabschnitt 1: Angermünde (a) – Passow (e)  
Planfeststellungsabschnitt 2: Passow (a) – Grenze D/PL  
Für die gesamte Strecke wurde 2014 mit der Vorplanung begonnen. Wegen der Umbestellung der Länder Berlin und Brandenburg (Errichtung eines zweiten Gleises im Abschnitt Passow – Grenze D/PL) wurde für diesen Abschnitt eine Wiederholungsplanung erforderlich, die Juni 2018 begonnen wurde.  
IBN: 2026
- v. ABS Hannover – Berlin  
Abschluss Vorplanung vsl. Juli 2020 (vsl. Anpassung vor dem Hintergrund des Deutschlandtaktes erforderlich)  
IBN: 2034
- w. ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH  
Der Projektauftrag für den güterverkehrstauglichen Ausbau für die Gesamtstrecke liegt seit Mai 2020 vor und befindet sich in der Lph 1.
- Der Streckenabschnitt Horb-Neckarhausen befindet sich in der Lph 5-9 (Vorplanung in 2011 begonnen),  
IBN: 2023
  - alle anderen Streckenabschnitte befinden sich zwischen Lph 0 und 1.  
(Vorplanung in 2011 begonnen)
- IBN: noch offen
- x. ABS/ NBS Ulm – Augsburg  
Lph 1-2  
Vorplanung beginnt 2021  
IBN: noch offen

3. Bei welchen der in Frage 1 aufgeführten Vorhaben wurde bereits eine Vorzugsvariante bestimmt?

Nach Auskunft der DB AG handelt es sich um folgende Vorhaben:

- a. ABS Ulm-Friedrichshafen – Lindau (Südbahn)
- c. Optimierte Alpha-E + Bremen  
(nur Abschnitt 2)
- d. Korridor Mittelrhein: Zielnetz I  
(nur im Abschnitt Wallauer Spange)

- f. ABS/NBS Hanau – Fulda – Erfurt / Aschaffenburg – Nantenbach  
(nur in Abschnitt 1)
- g. ABS München – Mühldorf – Freilassing
- i. ABS/NBS Nürnberg – Erfurt
- j. ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden
- p. ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg
- r. Rhein-Ruhr Express v1
- s. Rhein-Ruhr Express v2
- t. Rhein-Ruhr Express v3
- u. ABS Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin)
- v. ABS Hannover – Berlin
- w. ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH  
(nur für Abschnitt Horb-Neckarhausen)

4. Wie viele Umweltverträglichkeitsprüfungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bei den in Frage 1 aufgeführten Projekten jeweils durchgeführt?

Nach Auskunft der DB AG betrifft dies folgende Vorhaben:

- d. Korridor Mittelrhein: Zielnetz I (5 UVP)
- f. ABS/NBS Hanau – Fulda – Erfurt / Aschaffenburg – Nantenbach (2 UVP)
- g. ABS München – Mühldorf – Freilassing (8 UVP)
- i. ABS/ NBS Nürnberg – Erfurt (9 UVP)
- j. ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (8 UVP)
- o. ABS Nürnberg – Marktredwitz (10 UVP)
- r. Rhein-Ruhr Express v1 (10 UVP)
- s. Rhein-Ruhr Express v2 (2 UVP)
- t. Rhein-Ruhr Express v3 (1 UVP)
- u. ABS Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin) (1 UVP)
- w. ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (1 UVP)

5. Bei welchen der in Frage 1 aufgeführten Vorhaben liegen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) derzeit Entwurfsunterlagen (Vorentwurf) zur Erteilung des Gesehenvermerks vor?

Das Verfahren des „Gesehenvermerks“ stammt aus dem Straßenbau. Ein analoges Verfahren zur Genehmigung von Planungen durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur existiert im Bereich der Schiene nicht.

6. Wann wurde bei den in Frage 1 aufgeführten Projekten jeweils mit der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen begonnen?

Nach Auskunft der DB AG wurde wie folgt mit der Erstellung der Unterlagen begonnen:

- f. ABS/NBS Hanau – Fulda – Erfurt / Aschaffenburg – Nantenbach (2019)
- g. ABS München – Mühldorf – Freilassing (2019)
- i. ABS/ NBS Nürnberg – Erfurt (1994)
- j. ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (2017)
- p. ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (2019)
- r. Rhein-Ruhr Express v1 (2009)
- s. Rhein-Ruhr Express v2 (2009)
- t. Rhein-Ruhr Express v3 (2019)
- u. ABS Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin) (2017)
- v. ABS Hannover – Berlin (1992)
- w. ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (2013)

7. Bei welchen der in Frage 1 aufgeführten planfestgestellten Vorhaben ist derzeit eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss anhängig und daher der Planfeststellungsbeschluss nicht vollziehbar; und weshalb wurde konkret geklagt?

Nach Auskunft der DB AG betrifft dies das folgende Vorhaben:

- i. ABS/ NBS Nürnberg – Erfurt  
Diverse Klagen zur Trassenführung der S-Bahn im PFA 16 (Fürther Bogen)

8. Bei welchen der in Frage 1 aufgeführten Projekte hat sich seit Beginn der Vorplanung der Kostenrahmen verändert?  
Von welchen Gesamtkosten geht die Bundesregierung bei diesen Projekten inzwischen aus?

Es wird auf die vorliegenden Verkehrsinvestitionsberichte (zuletzt veröffentlicht auf Bundestagsdrucksache 19/15510) verwiesen.

9. Stehen in der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes nach Auffassung der Bundesregierung ausreichend Mittel zur Verfügung, um alle in Frage 1 aufgeführten Projekte innerhalb den nächsten 20 Jahre zu realisieren?  
Falls ja, wie viele Mittel muss der Bund in den nächsten 20 Jahren zur Verfügung stellen, um alle Projekte fristgerecht zu realisieren?

Im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung der Bundesregierung ist ein Anstieg der Mittel für den Neu- und Ausbau auf 2 Mrd. Euro bis 2023 hinterlegt. Zur Umsetzung der oben aufgeführten Vorhaben ist eine konsequente Fortführung dieses Finanzhochlaufs auf etwa 3 Mrd. Euro bis 2028 sowie ein weiterer Anstieg in den Folgejahren erforderlich.

10. Wann werden nach Kenntnis der Bundesregierung die in Frage 1 aufgeführten laufenden und fest disponierten Vorhaben abgeschlossen?

Die Liste der in Frage 1 aufgeführten Vorhaben enthält kein Projekt des Bedarfsplans aus der Kategorie „Laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs“ (Anlage zu § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes).



11. Werden die in der laufenden 19. Legislaturperiode verabschiedeten Planungsbeschleunigungsgesetze nach Auffassung der Bundesregierung eine beschleunigende Wirkung auf die Umsetzung der in Frage 1 aufgeführten Projekte haben?

Ja.





