

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel,
Sven-Christian Kindler, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/27506 –**

Umsetzung des Bedarfsplans Schiene und weiterer Investitionsprogramme für den Ausbau des Schienennetzes im Jahr 2021

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Neu- und Ausbau von Schienenwegen ist für die Erhöhung der Kapazität im deutschen Schienennetz von zentraler Bedeutung. Nur mit einem deutlich aufnahmefähigeren Eisenbahnnetz kann nach Ansicht der Fragesteller die Schiene künftig einen größeren Beitrag zur Verkehrswende leisten. Im Haushaltsgesetz vom 21. Dezember 2020 verharren die Investitionen für die Vorhaben des Bedarfsplans Schiene – also die Finanzierung des Neu- und Ausbaus von Bundesschienenwegen – bei etwas mehr als 1,5 Mrd. Euro (1,56 Mrd. Euro im Haushaltsjahr 2021, siehe BGBl. I S. 3208). Nach Auffassung der Fragesteller ist diese Finanzausstattung völlig unzureichend, um die verkehrspolitisch notwendigen Ziele zu erreichen. Um die Schiene zum Rückgrat der Verkehrswende zu machen, müssen die Mittel für Bedarfsplanprojekte zügig auf zunächst mindestens 3 Mrd. Euro jährlich angehoben werden.

Mit den gegenwärtigen Investitionsplanungen der Bundesregierung fällt Deutschland im europäischen Vergleich der Pro-Kopf-Investitionen beim Neu- und Ausbau immer weiter zurück. In einer Untersuchung der Allianz pro Schiene belegt Deutschland in Europa mit Pro-Kopf-Investitionen in das Schienennetz von gerade einmal 77 Euro nur den achten Rang, während die Schweiz mit 365 Euro und Österreich mit 218 Euro die beiden ersten Plätze erringen (<https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/daten-fakten/>).

1. In welcher Höhe plant die Bundesregierung Investitionen für die Umsetzung des Bedarfsplans Schiene auf Basis der mittelfristigen Finanzplanung (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln)?

Mit welchen durchschnittlichen Baupreissteigerungen rechnet die Bundesregierung im Bereich des Bahnbaus (inklusive Brückenbau) für den Planungszeitraum der mittelfristigen Finanzplanung?

Gemäß der geltenden Finanzplanung sind folgende Investitionsmittel für die Umsetzung des Bedarfsplans Schiene vorgesehen:

- 2021: 1 562 Mio. Euro,
- 2022: 1 900 Mio. Euro,
- 2023: 2 000 Mio. Euro,
- 2024: 2 000 Mio. Euro,
- 2025: 2 000 Mio. Euro.

Die Entscheidung über die Ausgestaltung und Ausstattung künftiger Haushalte liegt beim Deutschen Bundestag.

Im Bereich des Bahnbaus (inklusive Brückenbau) treten unterschiedliche Baupreissteigerungen der Gewerke auf. Für den Zeitraum der mittelfristigen Finanzplanung ist nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) im Durchschnitt mit einer Baupreissteigerung von ca. 2,5 Prozent p. a. zu rechnen.

2. Für welche Vorhaben des Bedarfsplan Schiene (ggf. nach Teilprojekten aufschlüsseln) bestehen derzeit Finanzierungsvereinbarungen, und in welchen Jahresscheiben (Zeit- und Finanzierungsplan) sollen auf Basis dieser Vereinbarungen die jeweiligen Vorhaben abfinanziert werden?
3. Welche Finanzierungsbeiträge des Bundes, der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und sonstigen Finanzierungsbeiträge zur Sicherstellung der Gesamtfinanzierung ergeben sich bei den jeweiligen Finanzierungsvereinbarungen (bitte für jede Finanzierungsvereinbarung die Absolutwerte und die Prozentwerte angeben)?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Anlage 1* verwiesen.

4. Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Schiene plant die Bundesregierung den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung im ersten Halbjahr 2021 bzw. bis Ende 2021 (bitte genaue Projektbezeichnung mit aktualisierten Projektkosten angeben)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/28268 verwiesen.

5. In welcher Höhe hat die DB AG 2020 investive Eigenmittel für die Umsetzung von Bedarfsplanvorhaben eingesetzt (bitte Gesamtsumme der Eigenmittel bei Vorhaben des Bedarfsplans Schiene für das jeweilige Jahr angeben)?

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 19/28587 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

6. Wie hat sich zwischen 2009 und 2020 die Investitionslinie bei der Umsetzung des Bedarfsplans Schiene entwickelt (bitte zwischen veranschlagten Mitteln im jeweiligen Bundeshaushalt und tatsächlichem Mittelabfluss im Haushaltsvollzug vergleichen; bitte die jährlichen Ausgabereste und die Summe der Ausgabereste im gesamten Zeitraum von 2009 bis 2020 darstellen; bitte haushaltstitelscharf angeben), und wie hoch war in den jeweiligen Jahren der Anteil der Eigenmittel der DB AG?
7. Konnten im Haushaltsvollzug der Haushaltsjahre 2017, 2018, 2019 und 2020 die eingestellten Investitionsmittel für die Vorhaben des Bedarfsplans Schiene vollständig abfließen, und wenn nein, für welche Zwecke wurden diese Mittel in den Folgejahren letztendlich eingesetzt (bitte haushaltstitelscharf angeben)?
8. Wie hoch sind aktuell (bitte Stichtag angeben) die Ausgabereste, die bei der Umsetzung des Bedarfsplans Schiene bisher aufgelaufen sind?
9. Bis wann plant die Bundesregierung den Abbau der Ausgabereste des Bedarfsplans Schiene, und welche Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene sollen mit den Mitteln durch Beschleunigung von Bauabläufen schneller fertiggestellt werden, und welche Bedarfsplanprojekte sollen früher als bisher geplant in Bau gehen?
10. Welche konkreten Maßnahmen will die Bundesregierung im Jahr 2021 ergreifen, um den Mittelabfluss beim Bedarfsplan Schiene zu verbessern (bitte konkrete Maßnahmen und Projekte darstellen)?

Die Fragen 5 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entwicklung der Haushaltstitel, der daraus abgerufenen Mittel und die Entwicklung der Ausgabereste können nachfolgender Tabelle entnommen werden:

| Millionen Euro (Rundungsdifferenzen möglich) | vor 2014 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Haushalt | | 1.236 | 1.040 | 1.255 | 1.350 | 1.591 | 1.638 | 1.501 |
| Abgerufene Mittel | | 934 | 964 | 1.137 | 1.390 | 1.530 | 1.529 | 1.385 |
| Änderung Ausgabereste | | 302 | 76 | 118 | -40 | 61 | 109 | 116 |
| Historische Ausgabereste | 98 | | | | | | | |
| Stand Ausgabereste kumuliert | 98 | 400 | 476 | 593 | 554 | 615 | 723 | 839 |

Zum 31. März 2021 beliefen sich die Ausgabereste auf insgesamt rund 839,8 Mio. Euro. Diese sind über bestehende Finanzierungsvereinbarungen gebunden und werden sukzessive mit Baureife der geplanten Projekte abgebaut.

Die vollständig bei Kapitel 1202, Titel 891 01 verfügbar bleibenden Ausgabereste für die Finanzierung des Bedarfsplans Schiene werden im Rahmen bestehender Finanzierungsvereinbarungen im Jahr 2021 im dreistelligen Millionenbereich (derzeitige Schätzung der DB AG: 180 Mio. Euro) abgebaut. Ein vollständiger Abbau der Ausgabereste ist nach Auskunft der DB AG mittelfristig geplant. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die in den letzten Jahren geplanten Projekte nunmehr sukzessive die Baureife erlangen.

Nach Auskunft der DB AG stellt sich der Einsatz investiver Eigenmittel für den Bedarfsplan Schiene wie folgt dar (Werte in Mio. Euro):

| | | | | | | | | | | |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| 118 | 153 | 204 | 265 | 308 | 303 | 249 | 222 | 68 | 134 | 185 |

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 11 und 12 auf Bundestagsdrucksache 19/18272 verwiesen.

11. Welche Vorhaben des Bedarfsplans Schiene sind seit Anfang 2020 (also nach Beantwortung der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/18272) neu in die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung aufgenommen worden (bitte aktualisierte Projektkosten angeben)?

Für die Bedarfsplanvorhaben Hinterlandanbindung Fehmarnbelt-Querung (2 077 Mio. Euro, ohne Fehmarnsundquerung), Knoten Hamburg, S4 Ost (885 Mio. Euro) und ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle, Überholungsgleise Schnega und Salzwedel (22 Mio. Euro) wurden im Jahr 2020 Baufinanzierungsvereinbarungen abgeschlossen.

Für die im Jahr 2021 abgeschlossenen Baufinanzierungsvereinbarungen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 2 und 3 auf Bundestagsdrucksache 19/28268 verwiesen.

12. Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Schiene ist seit Anfang 2020 (also nach Beantwortung der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/18272) die Finanzierung der Leistungsphasen (Lph) 1 und 2 (nach HO-AI) neu in die Sammelvereinbarung (SV) Lph 1/2 A und SV Lph 1/2 B aufgenommen worden?

In die Sammelvereinbarung SV Lph 1/2 A wurden seit Anfang 2020 folgende Vorhaben/Teilvorhaben aufgenommen:

- ABS Lehrte/Hamelns – Braunschweig – Magdeburg – Falkenberg: Elektrifizierung Hameln – Elze,
- ABS Stade – Cuxhaven: Elektrifizierung und Ausbau,
- ABS/NBS Hannover – Bielefeld,
- Knoten Hamburg: Überwerfungsbauwerk Altona Nord,
- Knoten Köln: Überwerfungsbauwerk Troisdorf,
- Knoten Mannheim: Achsverschwenkung Mannheim Hbf und Kreuzungsbauwerk Mannheim-Friedrichsfeld,
- Knoten München: Pasing West.

13. Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Schiene ist seit Anfang 2020 (also nach Beantwortung der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/18272) die Finanzierung der Leistungsphasen 3 und 4 (nach HOAI) neu in die Sammelvereinbarung SV Lph 3/4 aufgenommen worden?

28. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene wurden seit 1. Januar 2020 (bzw. nach Beantwortung der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/18272) die Leistungsphasen 1 und 2 abgeschlossen, so dass der Vorstand der DB Netz AG den Planungsauftrag für die Leistungsphasen 3 und 4 erteilen konnte?

Die Fragen 13 und 28 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für folgende Vorhaben/Teilvorhaben wurden die Planungen der Lph 1/2 abgeschlossen, ist eine Aufnahme in die Sammelvereinbarung SV Lph 3/4 seither erfolgt und liegt eine Freigabe des Vorstandes der DB AG für die Lph 3/4 vor:

- ABS Hannover – Berlin,
- ABS Kehl – Appenweier (POS Süd): PFA 2 und ETCS Gesamtstrecke,
- Knoten Frankfurt/Main: Neubau Gleis 25 Frankfurt/Main Hbf.

14. Bei welchen Vorhaben des Bedarfsplans Schiene, die in Planung und Bau sind, hat die DB AG der Bundesregierung einen hohen Anspannungsgrad bezüglich der Erreichung wichtiger Meilensteine im Planungsprozess oder beim Bau signalisiert, so dass sich ggf. Terminverschiebungen ergeben?

Welche Terminverschiebungen werden derzeit bei welchen Vorhaben erwartet?

Welche Kostensteigerungen sind infolge dieser Terminverschiebungen abschätzbar bzw. kalkuliert (bitte je Vorhaben des Bedarfsplans Schiene einzeln angeben)?

Die möglichst zügige Umsetzung der im Bedarfsplan Schiene verankerten Maßnahmen ist eines der vordringlichen Ziele, um eine kapazitative und qualitätsgesicherte Infrastruktur anbieten zu können. Durch die BUV konnten in den letzten Jahren viele Maßnahmen planerisch begonnen werden, die sukzessive in die bauliche Umsetzung gehen. Aufgrund der Bedeutung der Maßnahmen für die Angebotsqualität der DB Netz AG besteht bei allen Projekten eine gewisse terminliche Anspannung. Sowohl in der Planungs- als auch in der Bauphase unterliegen alle großen Neu- und Ausbauprojekten Unwägbarkeiten, die Anpassungen an den jeweiligen Terminplänen erforderlich machen können. Die aus Terminverschiebungen resultierenden Kostensteigerungen hängen wesentlich von der Entwicklung der relevanten Baukostenindizes ab. Bzgl. der erwarteten Entwicklung der Baukosten wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

15. Bei welchen Vorhaben des Bedarfsplans Schiene, die sich derzeit in der Planung befinden, sind im Laufe des Jahres 2020 Verzögerungen im Planungsprozess entstanden, so dass der „Meilenstein 1“ („Einreichung des Planungshefts Vorplanung“) bzw. der „Meilenstein 2“ („Einreichung Planfeststellungsunterlagen“) nicht termingerecht erreicht wurde?

Nach Auskunft der DB Netz AG sind bei folgenden Projekten die Meilensteine nicht erreicht worden:

| BUV-Meilenstein | Bedarfsplanprojekt | Abschnitt |
|-----------------|--|--|
| 1 | ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden | Fehmarnsundbrücke |
| 1 | Knoten Hamburg | Bahnsteig Hbf, Abstellanlage Wandsbek, Elmshorn |
| 1 | Knoten Hamburg | Verbindungskurve Harburg |
| 1 | Knoten Hannover | Verbindungsgleis Lehrte West und Durchfahrtsgleis für N-S-Richtung |
| 1 | Knoten Köln | Ausbau Abzweig Flughafen bis Köln-Steinstraße |
| 1 | ABS Hof – Regensburg (Ostkorridor Süd) | Drittes Gleis Regensburg Hbf -Obertraubling |
| 1 | ABS Paderborn – Halle | Kurve Mönchehof – Ihringshausen |

| BUV-Meilenstein | Bedarfsplanprojekt | Abschnitt |
|-----------------|--|---|
| 1 | Knoten Mannheim | Viergleisigkeit Heidelberg Hbf Abzweig Heidelberg-Wieblingen |
| 1 | Korridor Mittelrhein – Zielnetz | NBS Frankfurt – Mannheim – Verkehrslenkungsvariante |
| 1 | Korridor Mittelrhein – Zielnetz | 3. Gleis Karlsruhe – Durmersheim |
| 1 | Überholgleise 740m – Netz | diverse |
| 2 | Korridor Mittelrhein – Zielnetz | Knoten Frankfurt am Main (3. Baustufe) |
| 2 | Korridor Mittelrhein – Zielnetz | NBS Frankfurt – Mannheim (Zeppelinheim-Darmstadt Nordanbind.) |
| 2 | Knoten München | Daglfinger Kurve |
| 2 | ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle | Salzwedel – Steinfeld |
| 1 | ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle | Stendal – Magdeburg – Halle |
| 2 | ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle | Uelzen – Salzwedel |
| 2 | ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt | ABS Hanau – Gelnhausen |
| 1 | ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1) | Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung |
| 2 | RRX | PFA 3.1, 3.2, 3.2a |
| 1 | RRX | PFB 6 |
| 1 | ABS Leipzig – Dresden (VDE 9) | Knoten Riesa |
| 1 | ABS Leipzig – Dresden (VDE 9) | Kottewitz – Weinböhl |
| 1 | ABS Karlsruhe – Basel | ABS PFA 7.1 – 7.4 |
| 1 | ABS Karlsruhe – Basel | NBS PFA 7.2 – 7.4 |
| 2 | ABS Karlsruhe – Basel | NBS PFA 8.0 – 8.4 |
| 2 | ABS München – Mühldorf – Freilassing | Mühldorf – Tüßling – Burghausen |
| 2 | ABS München – Mühldorf – Freilassing | Tüßling – Freilassing |

16. Welche Verzögerungen beim Erreichen des „Meilensteins 1“ und „Meilensteins 2“ sind konkret aufgetreten, und was hat die Bundesregierung bisher unternommen, um den Zeitverzug im Planungsprozess wieder aufzuholen (bitte Zeitverzug gegenüber „Meilenstein 1“ und „Meilenstein 2“ projektbezogen angeben)?

Nach Auskunft der DB Netz AG sind die Verzögerungen auf unterschiedliche Gründe zurückzuführen. So wurden häufig als Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zusätzliche zu untersuchende Varianten in das Trassenauswahlverfahren aufgenommen, die entsprechend von der Vorhabenträgerin geplant werden mussten. Oftmals waren erweiterte und vertiefende Untersuchungen der technischen Planung und der Umweltplanung erforderlich.

Zudem bedurfte es in der überwiegenden Anzahl der Projekte einer Klärung, Abgrenzung und Berücksichtigung von Schnittstellen zum Deutschlandtakt, aus dem in der Regel erhöhte Anforderungen an die Projekte resultieren. Die Vorhabenträgerin, hier die DB AG, ist angehalten, die Einhaltung der Meilensteine zu wahren. Hierauf achtet die Bundesregierung.

17. Bei welchen Vorhaben des Bedarfsplans Schiene sind im Laufe des Jahres 2020 Verzögerungen entstanden, so dass der „Meilenstein 3“ („Baubeginn“) nicht termingerecht erreicht wurde?
18. Welche Verzögerungen beim Erreichen des „Meilensteins 3“ sind konkret aufgetreten, und was hat die Bundesregierung bisher unternommen, um den Zeitverzug wieder aufzuholen (bitte Zeitverzug gegenüber „Meilenstein 3“ projektbezogen angeben)?

Die Fragen 17 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei allen Vorhaben des Bedarfsplans der Bundesschienenwege wurde der Meilenstein 3 im Jahr 2020 erreicht.

19. Bei welchen Vorhaben des Bedarfsplans Schiene sind im Laufe des Jahres 2020 Verzögerungen entstanden, so dass der „Meilenstein 4“ („Inbetriebnahme“) nicht termingerecht erreicht wurde bzw. erreicht werden kann?
20. Welche Verzögerungen beim Erreichen des „Meilensteins 4“ sind konkret aufgetreten, und was hat die Bundesregierung bisher unternommen, um den Zeitverzug wieder aufzuholen (bitte Zeitverzug gegenüber „Meilenstein 4“ projektbezogen einschließlich des neuen Inbetriebnahmetermins angeben)?

Die Fragen 19 und 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Beim Vorhaben „Hamburg-Bergedorf Güterbahnhof“ des 740 m Netzes konnte in 2020 der „Meilenstein 4“ nicht termingerecht erreicht werden. Grund war die fehlende Softwarezulassung für die Anpassung der LST-Anlage. Die Inbetriebnahme war im Dezember 2020 vorgesehen und verzögert sich in das Jahr 2021. Möglichkeiten zur Aufholung des Zeitverzuges bestehen nicht.

21. Bei welchen Vorhaben des Bedarfsplans Schiene wurden bzw. werden Planungsleistungen durch die Länder vorfinanziert (bitte Höhe des Finanzierungsbeitrags und Leistungsphase angeben, die Angaben auf Bundestagsdrucksache 19/18272 aktualisieren)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 23 auf Bundestagsdrucksache 19/18272 verwiesen.

22. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene, die noch nicht im Bau sind, liegen derzeit rechtskräftige Planfeststellungsbeschlüsse vor (bitte den Planfeststellungsabschnitt mit aktualisierten Baukosten konkret benennen)?

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG gibt es keine Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, für die ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt und die noch nicht im Bau sind.

23. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene liegen Planfeststellungsbeschlüsse vor, die allerdings wegen anhängiger Klagen derzeit nicht vollziehbar sind?

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG gibt es kein Vorhaben bzw. Teilvorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, das wegen anhängiger Klagen derzeit nicht vollziehbar ist.

24. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene erwartet die Bundesregierung einen Planfeststellungsbeschluss bis zum Ende des ersten Halbjahrs 2021 bzw. bis Ende des Jahres 2021?
25. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene sind derzeit Planfeststellungsverfahren im Verfahrensgang (bitte aktuellen Verfahrensstand angeben, bitte Beginn des jeweiligen Planfeststellungsverfahrens angeben, gegenüber Angaben auf Bundestagsdrucksache 19/18272 aktualisieren)?
26. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene plant die DB Netz AG die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen bis Mitte des Jahres 2021 bzw. Ende des Jahres 2021?

Die Fragen 24 bis 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Anlage 2* verwiesen.

27. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene hat der Vorstand der DB Netz AG seit 1. Januar 2020 (bzw. nach Beantwortung der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/18272) eine interne Freigabe erteilt, so dass der Planungsauftrag erfolgen konnte (bitte Datum der internen Projektfreigabe und aktuellen Planungsstand angeben)?

Nach Auskunft der DB AG hat der Vorstand eine interne Freigabe für folgende Vorhaben erteilt:

- ABS Lehrte/Hamelnd – Braunschweig – Magdeburg – Falkenberg: Elektrifizierung Hameln – Elze,
- vABS Stade – Cuxhaven,
- ABS/NBS Hannover – Bielefeld,
- Knoten Köln: Überwurfungsbauwerk Troisdorf,
- KV-Anlagen Beiseförth, Großbeeren, Frankfurt/Main Ost, Hamburg-Billwerder,
- Köln-Eifeltor, Erfurt-Vieselbach und München-Riem.

29. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene beabsichtigt die Bundesregierung bzw. die DB Netz AG bis Ende 2021 den Planungsauftrag zu erteilen?

Die DB AG plant eine interne Freigabe für alle Vorhaben, die in diesem Jahr für die Aufnahme in die Planungsvereinbarungen der Leistungsphasen 1 und 2 HOAI (SV Lph 1/2) vorgesehen sind. Im Übrigen wird auf die Antwort der

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 19/28587 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

Bundesregierung zu den Fragen 2 und 3 auf Bundestagsdrucksache 19/28268 verwiesen.

30. Wie hat sich 2020 die Personalausstattung der Abteilungen bzw. Projektzentren bei der DB Netz AG entwickelt, die mit der Umsetzung der Vorhaben des Bedarfsplans Schiene betraut sind (bitte als Bezugsgröße Vollzeitäquivalente angeben, bitte Ist-Zahlen angeben), und wie soll sich die Personalausstattung der besagten Abteilungen bzw. Projektzentren 2021 und in den Jahren bis 2025 entwickeln (bitte für jedes Jahr gesondert angeben, bitte als Bezugsgröße Vollzeitäquivalente angeben)?

Nach Auskunft der DB AG übernimmt die DB Netz AG in den Vorhaben des Bedarfsplans vor allem die Bauherren- und die Projektmanagementaufgaben. Insbesondere beim Projektmanagement erfolgt ein im Projektgeschäft üblicher Einkauf von weiteren Ressourcen von DB-internen und -externen Unternehmen, die Projektmanagementleistungen anbieten.

Nach Auskunft der DB AG bezieht sich die nachfolgende Darstellung auf die Personalbestände (Vollzeitpersonale) der DB Netz AG im Ressort „Netzplanung und Großprojekte“. Im Rahmen einer Neu-Organisation der DB Netz AG im Oktober 2020 wurde der Zuschnitt des Ressorts angepasst. Im neuen Ressort „Infrastrukturplanung und -projekte“ der DB Netz AG wurden die Projektmanagementbereiche aus anderen Ressorts gebündelt und die entsprechenden Personale in das Ressort transferiert. Diese werden fortlaufend erhöht.

| | alte Ressortlogik | | neues Ressort | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|------------|-------------------|---------|---------------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 12.2019 | 09.2020 | 10.2020 | 12.2020 | | | | | |
| Endbestand | 1.698 | 1.942 | 3.518 | 3.583 | 4.118 | 4.326 | 4.459 | 4.590 | 4.662 |

31. Welche Altersstruktur weist das Personal der Abteilungen und Projektzentren der DB Netz AG auf, die mit der Umsetzung der Vorhaben des Bedarfsplans Schiene betraut sind, und welche altersbedingten Abgänge müssen bis 2025 kompensiert werden (bitte als Bezugsgröße Vollzeitäquivalente angeben)?

Nach Angaben der DB AG hatten im Dezember 2020 die Mitarbeitenden des Ressorts „Infrastrukturplanung und -projekte“ einen Altersdurchschnitt von 41,4 Jahren und folgende Altersstruktur:

| Alter | 20-24 | 25-29 | 30-34 | 35-39 | 40-44 | 45-49 | 50-54 | 50-59 | 60 | 61 | 62 | 63 | 64 | ab 65 |
|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|----|----|----|----|-------|
| Anzahl MA | 81 | 553 | 713 | 435 | 358 | 371 | 378 | 370 | 77 | 69 | 50 | 42 | 41 | 44 |

Die voraussichtlichen Altersabgänge der Jahre 2021 bis 2025 kann folgender Darstellung entnommen werden:

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|-------------------|------|------|------|------|------|
| Altersfluktuation | -41 | -44 | -41 | -45 | -48 |

32. Wie hat sich das Vergabevolumen von Planungsleistungen an externe Planungs- und Ingenieurbüros 2020 für den Bereich der Bedarfsplanvorhaben bei der DB Netz AG entwickelt (bitte nach den Leistungsphasen 1

bis 5 differenzieren), und welches Vergabevolumen ergibt sich aus dem bisherigen Planungsstand voraussichtlich für das Jahr 2021?

Im Jahr 2020 hat die DB Netz AG für den Bereich der Bedarfsplanvorhaben Planungsleistungen i. H. v. 311 Mio. Euro an konzernexterne Planungs- und Ingenieurbüros vergeben. Für das Jahr 2021 geht die DB Netz AG von einem voraussichtlichen Betrag von ca. 340 Mio. Euro aus. Eine Differenzierung nach den Leistungsphasen 1 bis 5 ist nicht möglich, da die Beträge je Leistungsphase systemseitig nicht auswertbar sind und ferner Verträge über mehrere Leistungsphasen abgeschlossen wurden und werden.

33. Wie soll sich nach derzeitigem Planungsstand das Vergabevolumen von Planungsleistungen an externe Planungs- und Ingenieurbüros 2022 bis 2025 für den Bereich der Bedarfsplanvorhaben bei der DB Netz AG entwickeln (bitte nach den Leistungsphasen 1 bis 5 differenzieren)?

Zur weiteren Steigerung der Vergabe von Planungsleistungen im Wettbewerb führt die DB AG aktuell mit dem Eisenbahn-Bundesamt Gespräche.

34. Welche Unternehmenszukäufe hat die DB in den letzten zwei Jahren vorgenommen, mit denen zusätzliche Planungskapazitäten im Bereich Aus- und Neubau bzw. Ersatzinvestitionen geschaffen wurden?

Um welche Unternehmen handelt es sich dabei, welche Kaufpreise wurden jeweils gezahlt, und wie viele Beschäftigte hatten die zugekauften Unternehmen jeweils zum Kaufzeitpunkt, und wie viele haben sie aktuell?

Innerhalb der letzten zwei Jahre hat die DB AG kein Unternehmen zur Erhöhung der Planungskapazitäten im Aus- und Neubau bzw. bei Ersatzinvestitionen erworben.

35. Bis wann plant die Bundesregierung die Präsentation einer konsolidierten Liste (einschließlich Kostenschätzung) mit den Neu- und Ausbauvorhaben, die für den Zielfahrplan 2030 des Deutschlandtakts (dritter Fahrplanentwurf Deutschlandtakt) notwendig sind?
36. Welche Aus- und Neubaumaßnahmen für den Deutschlandtakt, die nicht im Bedarfsplan enthalten sind, werden derzeit konkret untersucht?
37. Welches Prozedere zur Aufnahme der „Deutschlandtakt-Projekte“ beabsichtigt die Bundesregierung, um diese Schienenprojekte im Bundes-schienenwegeausbaugesetz zu verankern, und welchen Zeitplan verfolgt die Bundesregierung dabei?
38. Welcher Finanzierungsbedarf ergibt sich für die „Deutschlandtakt-Projekte“ bis zu ihrer Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme (bitte für jedes Projekt jahresscheibengenau angeben und die Gesamtsumme ausweisen), und wie plant die Bundesregierung, diesen Finanzierungsbedarf insgesamt zu decken (bitte die Finanzierungsquellen darstellen)?

Die Fragen 35 bis 38 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der dritte Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt wurde Ende Juni 2020 vorgestellt. Derzeit erfolgt die volkswirtschaftliche Bewertung der für den Deutschlandtakt voraussichtlich erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen in

einem Gesamtplanfall nach der geltenden Methodik der Bundesverkehrswegeplanung. Ergebnisse werden voraussichtlich bis Mitte 2021 vorliegen. Eine erste Übersicht der unterstellten Infrastrukturmaßnahmen wurde im Zuge der Akteurskonferenz im Juli 2020 veröffentlicht (abrufbar unter: https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/10YHAzIdfJjUuHycUOOM9I/e0382caa4f55a0f8b01a54ae891d47ce/Pra__sentation_Akteurskonferenz_vom_15.07.2020.pdf). Erst mit positivem Abschluss der Bewertung liegt eine detaillierte, abgesicherte Liste der für den Zielfahrplan Deutschlandtakt erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen inklusive erster Kostenschätzungen vor. Mit Nachweis der Wirtschaftlichkeit steigen die im Planfall Deutschlandtakt abgeleiteten Infrastrukturmaßnahmen gemäß den Regelungen zum Unterabschnitt 2 (Vorhaben des potenziellen Bedarfs) in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans als Anlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes auf. Damit ist der Bedarf gesetzlich festgestellt.

39. Welche Infrastrukturmaßnahmen nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) hat die Bundesregierung im Haushaltsjahr 2020 gefördert, und welcher Planungs- und Umsetzungsstand ergibt sich aktuell bei den laufenden Vorhaben (bitte Höhe der Förderung, Gesamtkosten und Förderbetrag des jeweiligen Landes je Maßnahme angeben und jahresscheibengenau darstellen)?

Im Rahmen der Förderperiode 2020 sind 61 Infrastrukturmaßnahmen mit einem Fördervolumen von insgesamt 45,5 Mio. Euro nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) bewilligt worden. Dies entspricht 50 Prozent der beantragten Gesamtkosten. Der Landesanteil beträgt insgesamt rund 23,9 Mio. Euro. Es wird auf die Anlage 3 verwiesen.

40. Für welche Infrastrukturmaßnahmen nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz liegen der Bundesregierung derzeit Förderanträge vor (bitte jeweiliges Fördervolumen angeben)?

Zum Stichtag 1. Februar 2021 sind 84 Infrastrukturmaßnahmen nach dem SGFFG mit einem Fördervolumen von insgesamt rund 48,5 Mio. Euro beantragt worden. Dies entspricht 50 Prozent der beantragten Gesamtkosten. Es wird auf die Anlage 4 verwiesen.

41. Wie hat sich die Anzahl der Gleisanschlüsse in den Jahren 2010 (einschließlich) bis 2020 jeweils entwickelt, und wie viele neue bzw. reaktivierte Gleisanschlüsse hat der Bund in diesem Zeitraum über die Gleisanschlussförderrichtlinie gefördert (bitte Anzahl der geförderten Gleisanschlüsse für jedes Jahr einschließlich verausgabter Bundesmittel angeben)?

Die Anzahl der aktiven Gleisanschlussverträge der DB Netz AG hat sich im Zeitraum 2010 bis 2020 wie folgt entwickelt:

| Jahr | Anzahl gleisanschlüsse |
|-------|------------------------|
| 2010 | 3732 |
| 2011 | 3638 |
| 2012* | 2374 |
| 2013 | 2395 |
| 2014 | 2373 |
| 2015 | 2359 |
| 2016 | 2371 |

| Jahr | Anzahl gleisanschlüsse |
|------|------------------------|
| 2017 | 2367 |
| 2018 | 2351 |
| 2019 | 2337 |
| 2020 | 2307 |

*Ab 2012 wurden Gleisanschlüsse in einer geänderten Erfassungsmethode gezählt und es wurden nur noch die Gleisanschlüsse aufgeführt, die direkt an die Infrastruktur der DB Netz AG anschließen. In den Fällen, in denen der Anschließer bspw. ein kommunaler Zweckverband ist und in dem Gewerbegebiet hinter dem eigentlichen Anschluss an die Infrastruktur der DB Netz AG weitere Nebenschließer vorhanden sind, wurden diese vor 2012 noch einzeln gezählt. Die Umstellung erfolgte, da die DB Netz AG nur zu dem konkreten Anschließer eine Vertragsbeziehung hat, der direkt an die Netz-Infrastruktur anschließt.

Der Bundesregierung liegen keine Angaben über die Anzahl von Gleisanschlüssen vor, die nicht Gegenstand von Infrastrukturanschlussverträgen der DB Netz AG sind.

Die im Rahmen der Gleisanschlussförderung in den Jahren 2010 bis 2020 geförderten Vorhaben verteilen sich wie folgt:

| Jahr | Bescheide* | Mittelabfluss HHJ [Euro] | Reaktivierungen | Neubau | Ausbau |
|--------|------------|-----------------------------|-----------------|--------|--------|
| 2010 | 12 | 6.246 | 5 | 3 | 4 |
| 2011 | 14 | 14.152 | 5 | 1 | 8 |
| 2012 | 17 | 14.186 | 8 | 4 | 5 |
| 2013 | 11 | 9.185 | 4 | 2 | 5 |
| 2014 | 5 | 3.301 | 2 | 1 | 2 |
| 2015 | 8 | 3.274 | 2 | 2 | 4 |
| 2016 | 7 | 5.200 | 0 | 3 | 4 |
| 2017 | 8 | 4.415 | 1 | 3 | 4 |
| 2018 | 13 | 4.682 | 1 | 4 | 8 |
| 2019 | 11 | 6.767 | 0 | 3 | 8 |
| 2020 | 6 | 9.159 | 0 | 5 | 1 |
| Summen | 112 | 80.586 | 28 | 31 | 53 |

*maßgebend ist das Jahr der Erteilung des Zuwendungsbescheides.

Anlage 2

| Projekt | Planfeststellungsabschnitt | Beginn Planfeststellungsverfahren | Planfeststellungsbeschluss (voraussichtlich) |
|---|---|-----------------------------------|--|
| ABS Angermünde - Grenze D/PL | PFA 1: Angermünde - Passow | 13.06.2018 | 04.2021 |
| ABS Angermünde - Grenze D/PL | PFA 2: Passow - Grenze D/PL | 15.04.2021 | 2023 |
| ABS Berlin - Dresden | Umbau Bf Zossen | 16.04.2019 | 12.2021 |
| ABS Berlin - Frankfurt/Oder | Bahnhof Köpenick | 29.09.2017 | 2022 |
| ABS Grenze D/NL - Emmerich – Oberhausen | PFA 1.2 | 17.12.2012 | 06.2021 |
| ABS Grenze D/NL - Emmerich – Oberhausen | PFA 2.2 | 14.12.2012 | 08.2021 |
| ABS Grenze D/NL - Emmerich – Oberhausen | PFA 2.3 | 20.04.2012 | 2022 |
| ABS Grenze D/NL - Emmerich – Oberhausen | PFA 3.2 | 20.12.2011 | 05.2021 |
| ABS Grenze D/NL - Emmerich – Oberhausen | PFA 3.3 | 07.09.2011 | 11.2021 |
| ABS Grenze D/NL - Emmerich – Oberhausen | PFA 3.4 | 08.05.2013 | 2022 |
| ABS Grenze D/NL - Emmerich – Oberhausen | PFA 3.5 | 02.10.2013 | 2022 |
| ABS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) | PFA 1 | 14.12.2018 | 11.2021 |
| ABS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) | PFA 2 | 04.04.2019 | 12.2021 |
| ABS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) | PFA 3 | 08.05.2019 | 2022 |
| ABS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) | PFA 4 | 02.04.2019 | 2022 |
| ABS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) | PFA 5.1 | 20.11.2018 | 2022 |
| ABS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) | PFA 5.2 | 20.05.2019 | 2022 |
| ABS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) | PFA 6 | 10.04.2018 | 03.2021 |
| ABS Hannover – Berlin | Gesamtstrecke | 01.07.2019 | 2023 |
| ABS Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg-Leipzig/Dresden | Gaschwitz-Crimmitschau; 2.Baustufe PFA ESTW-A LRB | 20.11.2020 | 2022 |
| ABS Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg-Leipzig/Dresden | Gaschwitz-Crimmitschau; 2.Baustufe PFA Gößnitz – Crimmitschau | 22.10.2018 | 02.2021 |
| ABS Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg-Leipzig/Dresden | Gaschwitz-Crimmitschau; 2.Baustufe (BA 3) | 20.01.2021 | 2023 |
| ABS Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg-Leipzig/Dresden | Gaschwitz-Crimmitschau; 2.Baustufe (BA 4) | 20.01.2021 | 2023 |
| ABS Kehl – Appenweier | PFA 2 ohne ETCS | 15.10.2021 | 2023 |
| ABS Kehl – Appenweier | ETCS Gesamtstrecke | 15.10.2021 | 2023 |
| ABS Leipzig – Dresden (VDE 9) | Kreuzungsbauwerk Dresden Hbf | 28.02.2019 | 2022 |
| ABS Lübeck – Schwerin | Gesamtstrecke | 09.11.2021 | 2023 |
| ABS München - Mühlhof - Freilassing | Walpertskirchener Spange | 10.04.2019 | 2023 |
| ABS Oldenburg-Wilhelmshaven | Ausbaustufe IIIb; PFA 6 | 04.04.2014 | 03.2021 |
| ABS Uelzen - Stendal - Magdeburg - Halle | Steinfeld-Salzwedel | 21.06.2021 | 2023 |
| ABS Uelzen - Stendal - Magdeburg - Halle | Salzwedel-Uelzen | 21.06.2021 | 2023 |
| ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt | Hanau-Wolfgang - Hailer | 12.01.2021 | 2024 |
| ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt | Hailer - Gelnhausen | 30.06.2021 | 2023 |
| ABS/NBS Karlsruhe - Basel | PFA 8.1 | 22.12.2014 | 2022 |
| ABS/NBS Karlsruhe - Basel | PFA 8.2 | 26.07.2019 | 2023 |
| ABS/NBS Karlsruhe - Basel | PFA 8.3 | 30.06.2017 | 2022 |
| ABS/NBS Karlsruhe - Basel | PFA 8.4 | 18.12.2019 | 2023 |
| ABS/NBS Karlsruhe - Basel | PFA 8.0 | 15.10.2020 | 2024 |
| ABS/NBS Karlsruhe - Basel | PFA 7.1 NBS | 30.09.2021 | 2024 |
| ABS/NBS Karlsruhe - Basel | PFA 7.1 ABS | 30.09.2021 | 2024 |
| ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1) | PFA 21 Eggolsheim-Strullendorf | 08.08.2014 | 03.2021 |
| ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1) | Strullendorf-Hallstadt (Knoten Bamberg) | 20.03.2020 | 2022 |
| ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1) | Güterzugstrecke | 02.09.2011 | 11.2021 |
| Knoten Frankfurt/Main | Frankfurt Stadion 2. Baustufe | 13.04.2012 | 2022 |
| Knoten Hamburg | Überwerfungsbauwerk Meckelfeld | 27.06.2019 | 06.2021 |
| Knoten Magdeburg | 2.Baustufe; PFA 80 | 21.12.2020 | 2022 |
| Korridor Mittelrhein - Zielnetz I | Frankfurt Stadion 3. Baustufe | 03.05.2021 | 2022 |
| Korridor Mittelrhein - Zielnetz I | Zeppelinheim-Darmstadt Nordanbindung | 28.05.2021 | 2023 |
| Korridor Mittelrhein - Zielnetz I | Wallauer Spange | 04.08.2021 | 2022 |
| Rhein-Ruhr-Express (RRX) | PFA 2.0 | 15.12.2021 | 2026 |
| Rhein-Ruhr-Express (RRX) | PFA 2.1 | 15.12.2016 | 07.2021 |
| Rhein-Ruhr-Express (RRX) | PFA 3.0a | 29.03.2019 | 2024 |
| Rhein-Ruhr-Express (RRX) | PFA 3.2 | 19.12.2018 | 2027 |
| Rhein-Ruhr-Express (RRX) | PFA 3.3 | 04.09.2017 | 2022 |
| Überholgleise 740 m-Züge | Baal | 29.10.2021 | 2022 |
| Überholgleise 740 m-Züge | Schwelm | 17.12.2021 | 2022 |
| Überholgleise 740 m-Züge | Sangerhausen | 23.11.2021 | 2023 |
| Überholgleise 740 m-Züge | Gardelegen Ustf | 31.05.2021 | 2023 |
| Überholgleise 740 m-Züge | Röblingen am See | 23.11.2021 | 2023 |
| Überholgleise 740 m-Züge | Otting-Weilheim | 03.12.2021 | 2022 |
| Überholgleise 740 m-Züge | Neu-Ulm Bbf | 20.12.2021 | 2024 |
| Überholgleise 740 m-Züge | Berkenbrück | 22.10.2021 | 2023 |
| Überholgleise 740 m-Züge | Neustadt (Dosse) | 22.10.2021 | 2023 |
| Überholgleise 740 m-Züge | Sechtem Gleis 6 | 08.04.2020 | 2022 |

Anlage 3

| Bundesland | Bezeichnung / Antragssteller | Bezeichnung Baumaßnahme | Bundesanteil 50 % | | Landesfinanzierung | | Baubeginn | Abschluss Bauarbeiten |
|------------|--|--|-------------------|--------------|--------------------|--------------|-----------|-----------------------|
| | | | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | | |
| NW | KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein | Oberbau Freien Grundr Eisenbahn (FGE) | 64.997,75 | | 50.462,20 | | X | X |
| NI | Niederrhein Eisenbahn Service | Oberbaumessung | 94.000,00 | | | | X | X |
| NI | VPS Infrastruktur - Saargülder Gruppe | Oberbaumessung | 1.510.162,00 | | 1.208.121,60 | | X | X |
| HB | Bienenparks (Pflanzgebiet Bremen) | Gleisbaumaßnahmen | 703.538,30 | | | | X | X |
| NW | KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein - Kleinbahn Weidenau-Deuz | Oberbaumassnahmen | 38.872,50 | | 30.324,00 | | X | X |
| NW | KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein - Eisen-Siegener Eisenbahn | BU Stomme-Loch-Weg Schrankenmantrieb | 29.607,50 | | 23.200,00 | | X | X |
| NW | KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein - Siegener Kreisbahn | Schwellenmessung | 163.653,75 | | 130.167,00 | | X | X |
| NI | IBB - Industriebahn für Städte-Eisenbahn | Oberbaumessung 2020/2021 | 119.834,35 | | 95.867,48 | | X | X |
| HE | HLB Bess GmbH | Gleisbaumaßnahme km 1,046 - 1,313 Strecke 897,1 | 184.732,30 | | 604.045,40 | | X | X |
| HE | HLB Bess GmbH | Gleisbaumaßnahme km 6,085 - 6,370 und km 6,956 - 7,189 | 284.033,05 | | | | X | X |
| NW | RSVG Rhein Sieg Verkehrsgesellschaft mbH | Oberbau 2020 Teil II und Teil III | 416.083,35 | | 332.866,68 | | X | X |
| NI | Städtische Häfen Hamover | Oberbaumessung Häfen Lindenu u. BF Norghafen | 188.928,75 | | 150.821,40 | | X | X |
| HH | HPA Hamburg Port Authority | Oberbau Hamburger Häfen 2020 | 2.916.178,00 | | | | X | X |
| BW | KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein - Eisen-Siegener Eisenbahn | 1. AB (Nur per E-Mail) | 335.899,88 | | 518.500,27 | | X | X |
| BW | AVG Abfall-Verkehr-Gesellschaft mbH | BF Herdorf Weichenmessung 2. 4. BU Hohenseelbachstraße | 101.964,94 | | 66.048,65 | | X | X |
| NW | WVB Verkehrs-Gesellschaft mbH | Oberbauunterung und Folgemassnahmen Kraichgau | 67.500,00 | | 890.060,83 | | X | X |
| NI | WVB Verkehrs-Gesellschaft mbH | Oberbaumessung Wametalbahn | 105.494,46 | | 84.395,57 | | X | X |
| NI | Städtische Häfen Hamover | Erneuerung Bedienebene STV Nwa BF Nordhafen | 64.880,00 | | 101.616,00 | | X | X |
| NI | VLO Verkehrsgesellschaft LK Osnabrück | Oberbaumassnahmen Abschnitt Holzhausen-Heddingen-Pr. Oldendorf | 177.394,72 | | 141.915,78 | | X | X |
| NI | VLO Verkehrsgesellschaft LK Osnabrück | Oberbaumassnahmen Bad Holzhausen - Schwesermoor | 328.771,90 | | 449.898,38 | | X | X |
| NI | Niederrhein Eisenbahn Service | Hafenbahn Eriden Oberbau Gleisabschnitte Cetele 20. 21. 35 und 4 | 221.000,00 | | 176.800,00 | | X | X |
| BW | SWEG Schienenwege GmbH | Oberbau-, Durchlass- und Bösungssicherungsmaßnahmen auf den Strecken Hechingen - Gammertingen, Kleinhengelingen - Sigmaringen und Achern - Ottenhofen | 1.013.000,00 | 625.000,00 | | | X | X |
| NW | HGK - Häfen und Güterverkehr Köln AG | Oberbaumessung | 235.000,00 | 255.850,00 | 180.000,00 | 196.680,00 | X | X |
| NI | OHE - Osthammoversche Eisenbahnen AG | Oberbau 2020-1 Strecke Celle - Soltau-Hützel | 1.729.923,10 | 492.535,92 | 1.363.938,48 | | X | X |
| NI | OHE - Osthammoversche Eisenbahnen AG | Oberbau 2020-2 Strecke Lüneburg Süe - Hützel | 2.051.197,75 | 287.143,00 | 2.040.956,20 | 205.714,40 | X | X |
| NI | OHE - Osthammoversche Eisenbahnen AG | Oberbau 2020-3 Strecke Winsen - Hützel | 235.901,00 | 707.703,50 | 188.720,80 | 566.162,80 | X | X |
| NI | OHE - Osthammoversche Eisenbahnen AG | Oberbau 2020-4 Beckedorf - Münster | 31.673,70 | 95.021,10 | 25.338,96 | 76.016,88 | X | X |
| NI | OHE - Osthammoversche Eisenbahnen AG | Oberbau 2020-5 Wunstorf West - Mesmerode | 288.304,54 | 864.913,61 | 230.643,63 | 661.930,89 | X | X |
| NI | OHE - Osthammoversche Eisenbahnen AG | Oberbau 2020-6 Gifhorn - Wieren | 105.407,95 | 316.223,80 | 84.326,36 | 252.973,04 | X | X |
| NW | WLE - Westfälische Landes-Eisenbahn | WLE - Umrüstung von analogem auf digitales Zugfunk | 175.000,00 | | 140.000,00 | | X | X |
| NW | RVG Regionalverkehr Münsterland GmbH | RVG Oberbau Rheine - Söelle | 120.331,75 | | 96.265,40 | | X | X |
| NW | RLG Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH | RLG Oberbau Neke-Hülten - Sundern | 208.911,75 | | 167.139,40 | | X | X |
| NW | WLE - Westfälische Landes-Eisenbahn | WLE - Oberbau Lippsstadt - Warstein und Lippsstadt - Beckum | 1.001.831,00 | | 891.304,80 | | X | X |
| NI | Niederrhein Eisenbahn Service | Erneuerung Gleis 202 und 201 | 53.250,00 | 137.750,00 | 42.600,00 | 110.200,00 | X | X |
| NI | Niederrhein Eisenbahn Service | Hafenbahn Brake - Weichen Erneuerung | 70.500,00 | 144.500,00 | 56.400,00 | 115.600,00 | X | X |
| NI | Niederrhein Eisenbahn Service | Strecke Meppen - Essen (Oldg) Oberbaumessung | 112.150,00 | | 89.720,00 | | X | X |
| SH | Hanseatische Eisenbahn | BF Lübeck Weichenmessung | 235.600,00 | | | | X | X |
| BY | Bayern Bahn | Oberbau und BU | 40.000,00 | 515.000,00 | | | X | X |
| BW | Helen Stuttgart | Austausch / Erneuerung eines Gleises in der Ordnungsgruppe sowie von vier Weichen mit Zwischengleisen und Anschlüssen im Bereich der Gleisgruppe Kal D | 437.875,00 | | | | X | X |
| NI | VGH Verkehrsgesellschaft Graischaff Hoya GmbH | Gleisbaumaßnahme | 6.225,00 | 274.274,65 | 4.980,00 | 219.419,72 | X | X |
| NI | LWS Lappwaldbahn Service | Oberbaumessung | 42.450,00 | 794.769,30 | 33.960,00 | 635.815,44 | X | X |
| RP | LWS Lappwaldbahn Service | Brückenbauwerke der Holzschallbahn | 2.233.500,00 | | 1.786.800,00 | | X | X |
| RP | LWS Lappwaldbahn Service | BU Dierdorf | 71.500,00 | | 57.200,00 | | X | X |
| RP | LWS Lappwaldbahn Service | Oberbau Selters - Altkirchen | 1.059.000,00 | 1.893.100,00 | 847.200,00 | 1.514.480,00 | X | X |
| NW | MKB Mindener Kreisbahn | Oberbau 2020/2021 | 189.147,42 | 382.058,03 | 126.098,28 | 244.517,14 | X | X |
| NW | MKB Mindener Kreisbahn | EWO | 33.600,00 | | 26.830,00 | | X | X |
| NI | EVB Eisenbahnen und Verkehrsb. Elbe-Weser GmbH | Worpswede — Ahrensfelde Oberbaumessung | 0,00 | 867.227,37 | | 663.610,01 | X | X |
| NI | EVB Eisenbahnen und Verkehrsb. Elbe-Weser GmbH | Oberbau Zeven Nord - Zeven Süd | 0,00 | 1.779.997,68 | | 1.423.995,14 | X | X |
| NI | EVB Eisenbahnen und Verkehrsb. Elbe-Weser GmbH | Oberbau Weitzten - Sittensen | 0,00 | 1.187.509,03 | | 960.007,22 | X | X |
| NI | EVB Eisenbahnen und Verkehrsb. Elbe-Weser GmbH | EVB - Oberbau BF Apensen | 157.072,94 | 144.076,76 | 125.658,35 | 115.261,41 | X | X |

Anlage 3

| | | | | | | | | | |
|---------------|--|--|----------------------|----------------------|---------------------|----------------------|----------------------|---------------------|---|
| BY | Bayernhafen Gruppe | Oberbaumeuerung Serviceeinrichtung Nürnberg | 67.509,12 | 52.490,88 | | | | | X |
| BY | Bayernhafen Gruppe | Oberbaumeuerung Serviceeinrichtung Bamberg | 135.563,83 | 8.186,17 | | | | | X |
| BY | Bayernhafen Gruppe | Oberbaumeuerung Serviceeinrichtung Passau | 49.314,98 | 3.185,02 | | | | | X |
| BY | Bayernhafen Gruppe | Oberbaumeuerung Serviceeinrichtung Aschaffenburg | | 1.895.500,00 | | | | | |
| BY | Bayernhafen Gruppe | Oberbaumeuerung Serviceeinrichtung Regensburg | | 230.000,00 | | | | | X |
| BY | Augsburger Leuchtbohr GmbH | Oberbaumeuerung | 140.000,00 | 135.625,00 | | | | | X |
| BY | Bayrische Regionaleisenbahn - Schlüsselfeld - Strullendorf | Erneuerung BU km 10,787 und Kabelleitungen | 6.043,74 | 7.863,39 | | | | | X |
| BY | Bayrische Regionaleisenbahn - Schlüsselfeld - Strullendorf | Erneuerung Schienen km 0,4 - 1,0 u. EU km 2,191 | 1.929,00 | 45.938,20 | | | | | X |
| BY | Bayrische Regionaleisenbahn - Schlüsselfeld - Strullendorf | Erneuerung BU km 22,148 | 100,00 | 4.654,79 | | | | | X |
| BY | Bayrische Regionaleisenbahn - Schlüsselfeld - Strullendorf | Erneuerung EU und Durchlass | 2.389,28 | 86.349,68 | | | | | X |
| HE | Hannau Hafen GmbH | Gleisbeleuchtung im Hannau Hafen | 11.603,92 | 54.772,68 | | | | | X |
| Anzahl | 0 | | 19.855.669,07 | 22.028.643,37 | 3.577.930,13 | 10.450.231,98 | 11.312.001,06 | 2.150.295,44 | |

Anlage 4

| Bezeichnung / Antragsteller | Bezeichnung Baumaßnahme | beantragte Fördersumme [Euro] |
|--|---|--|
| EVB Eisenbahnen und Verkehrs-Elbe-Weser GmbH | Oberbau Bremerhaven | 352.413,20 |
| KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein | Oberbau Freier Grunder Eisenbahn (FGE) | 71.489,13 |
| KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein | Oberbau Siegerner Kreisbahn (SK) | 160.957,63 |
| Stadt Barsinhausen | Industriegleis Oberbau 2020/2021 | 120.014,40 |
| AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH | Schienenwechsel Leingarten-Schweigern | 89.250,00 |
| AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH | Bf Sulzfeld Erneuerung BÜ u. Weiche 106 | 115.600,00 |
| AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH | Erneuerung Weiche 61 bei Stebbach | 211.750,00 |
| AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH | Kreuzung 1 Karlsruhe Rheinbrücke | 119.460,00 |
| RbT Regiobahn Thüringen | Ersatzmaßnahmen Hohenebra -Ebeleben | 2.416.018,00 |
| AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH | Oberbausanierung und Folgemaßnahmen Kraichgaubahn | 5.237.500,00 |
| VLO VG Landkeis Osnabrück | Oberbau von Bad Holzhausen über Bohnte nach Schwegermoor | 1.169.136,72 |
| VGH VG Grafschaft Hoya GmbH | Ersatzinvestition Oberbau | 156.549,50 |
| DHE Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn | Oberbauerneuerung Delmenhorst - Harpstedter | 90.744,65 |
| Bentheimer Eisenbahn Netz | Stellwersanpassung | 887.500,00 |
| WLE Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH | Erneuerung von Gleisanlagen | 1.100.438,50 |
| RLG Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH | Hamm (W) RLG - Vellinghausen (9286) | 308.577,50 |
| RVM Regionalverkehr Münsterland GmbH | Oberbau der Strecke Rheine - Spelle | 128.191,25 |
| HLB Basis AG | HLB - Kassel Wilhelmshöhe- Baunatal Großenritte Gleiserneuerung | 181.301,40 |
| HLB Basis AG | HLB - Industriestammgleis Kassel — Lohfelden | 203.915,00 |
| VPS Infrastruktur GmbH | Gleisbaumaßnahmen in Salzgitter | 1.424.121,00 |
| EVB - Elbe-Weser GmbH | Oberbaumaßn. Bf Hersedorf | 660.381,53 |
| EVB - Elbe-Weser GmbH | Oberbaumaßnahmen.Bremervörde | 970.256,60 |
| OHE Ostthannoversche Eisenbahn | Celle-Beckedorf-Soltau | 1.302.515,33 |
| OHE Ostthannoversche Eisenbahn | Lüneburg Süd — Hützel | 2.169.901,07 |
| OHE Ostthannoversche Eisenbahn | Winsen - Hützel | 1.017.772,72 |
| OHE Ostthannoversche Eisenbahn | Celle - Wittingen | 1.888.653,17 |
| Stadt Wolfsburg | Weichenerneuerung Vogelsang | 153.056,90 |
| RST Rangier Service & Transport GmbH | Oberbau Primstallstrecke | 2.132.812,60 |
| SWEG Schienenwege GmbH | Gleisumbau | 837.500,00 |
| Emländische Eisenbahn | Strecke Meppen - Essen (Oldg) Oberbauerneuerung | 74.350,00 |
| Emländische Eisenbahn | EEB Oberbauern. Ocholt - Sedelsberg | 1.498.885,20 |
| RSVG Rhein Sieg Verkehrsgesellschaft | RSVG - Oberbau Troisdorf West und Lütldorf | 497.240,00 |
| BRE Bayerische Regionaleisenbahn | BÜ Trebbichau km 7,483 | 19.220,12 |
| BRE Bayerische Regionaleisenbahn | Bahnhof Frensdorf Erneuerung BU in km 7,755 | 37.537,50 |
| BRE Bayerische Regionaleisenbahn | Frensdorf - Schlüsselfeld - Durchlass km 18,585 | 14.343,50 |
| BRE Bayerische Regionaleisenbahn | Erneuerung EKW6 Bf Tröglitz km 3,4 | 32.120,26 |
| BRE Bayerische Regionaleisenbahn | Neubau Durchlass in km 1,7 | 38.548,82 |

Anlage 4

| | | |
|--|---|--------------|
| BRE Bayerische Regionaleisenbahn | Maxhütte-Haidhof - Burglengenfeld BÜ km 6,618 | 561.813,73 |
| BRE Bayerische Regionaleisenbahn | Frensdorf - Schlüsselfeld BÜ km 5,595 | 165.892,19 |
| BRE Bayerische Regionaleisenbahn | Strecke 5111 Erneuerung Freileitung km 12,626 | 10.725,00 |
| DER Deutsche Regionaleisenbahn | Beucha - Trebsen BU S45 km 7,897 | 71.655,84 |
| DER Deutsche Regionaleisenbahn | Blumenberg — Klein Wanzleben BÜ und Schwellen | 421.878,59 |
| RIG Regio Infra Nord-Ost | Ersatzneubau Tiefenentwässerung | 174.020,00 |
| RIG Regio Infra Nord-Ost | Oberbau Karow - Waren Strecke 6935 | 2.221.297,00 |
| MKB Mindener Kreisbahn | Erneuerung EOW | 41.875,00 |
| MKB Mindener Kreisbahn | Oberbauerneuerung | 1.068.181,40 |
| Augsburger Localbahn GmbH | Oberbauerneuerung | 1.597.120,00 |
| TWE Teutoburger Wald Eisenbahn | Abschnitt 1 | 112.900,00 |
| TWE Teutoburger Wald Eisenbahn | Abschnitt 2 | 75.000,00 |
| RLC Wustermark | RBf Wustermark Weichenerneuerung | 275.000,00 |
| NIAG Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG | Oberbauerneuerung | 490.965,00 |
| Fels Netz GmbH | Digitaler Zugfunk Fels Netz | 975.267,80 |
| HGK - Häfen und Güterverkehr Köln AG | Oberbaumaßnahmen | 858.850,00 |
| DE Infrastruktur | Schwellenerneuerung Weiche 9651, 9498, 9266 | 54.907,73 |
| DE Infrastruktur | Gleisfeldbeleuchtung | 154.613,49 |
| Gelsen-Log | Oberbauerneuerung Hafen Gelsenkirchen | 483.721,59 |
| Bremen Ports | Oberbaumaßnahmen im Hafengebiet | 519.676,58 |
| Bremen Ports | Oberbau Fischereihafen Bremerhaven | 230.090,76 |
| Duisport | BÜ Essenberger Str. | 169.551,50 |
| Hafen Hannover | Oberbauerneuerung im Hafen Linden | 229.919,04 |
| Hafen Hannover | Oberbauerneuerung Misburger Hafen GmbH | 381.535,25 |
| HPA Hamburg Port Authority | Oberbau Hamburger Hafen 2021 | 3.306.609,00 |
| HPA Hamburg Port Authority | Weichenem. Gleisgruppe Roß | 166.261,20 |
| HPA Hamburg Port Authority | Weichenem. Bf Hausbruch | 366.092,60 |
| Niedersachsen Port Hafen Brake | Oberbau Hafenbahn Brake | 774.968,00 |
| Niedersachsen Port Hafenbahn Emden | Oberbauerneuerung | 469.000,00 |
| Hafen Stuttgart | Investition im Bereich der Serviceeinrichtung | 490.000,00 |
| Port Logistics Uelzen GmbH | Gleis- und BÜ-Erneuerung im Gleisanschluss Hafen Uelzen | 64.585,74 |
| Niedersachsen Port Hafen Cuxhaven | Erneuerung Oberbau BÜ Marine | 120.000,00 |
| Hafen Trier | Schwellensanierung im Hafen Trier | 447.479,00 |
| Stadtwerke Osnabrück | Oberbaumaßnahmen im Hafen Osnabrück | 609.127,20 |
| SWHN Stadtwerke Heilbronn GmbH (Hafenbahn) | Gleisanlage Salzhafenbrücke | 177.683,40 |
| Bayernhafen Gruppe | Oberbauerneuerung Serviceeinrichtung Regensburg | 187.500,00 |
| Bayernhafen Gruppe | Oberbauerneuerung Serviceeinrichtung Bamberg | 90.000,00 |
| Bayernhafen Gruppe | Oberbauerneuerung Serviceeinrichtung Aschaffenburg | 28.000,00 |
| Bayernhafen Gruppe | Oberbauerneuerung Serviceeinrichtung Passau | 25.000,00 |
| Bayernhafen Gruppe | Oberbauerneuerung Serviceeinrichtung Nürnberg | 185.000,00 |
| Hansestadt Lübeck | Weichenem. Konstinbahnhof | 274.590,00 |

Anlage 4

| | | |
|--------------------------|-------------------------------------|------------|
| Neuss Düsseldorfer Häfen | Oberbau HB4 Ost-Neuss (1293) | 197.000,00 |
| Neuss Düsseldorfer Häfen | Oberbau Strecke 1294 bei Neuss | 216.250,00 |
| Neuss Düsseldorfer Häfen | Oberbau Vorbahnhof Neuss (1295) | 230.000,00 |
| Neuss Düsseldorfer Häfen | Oberbau Strecke 1296 bei Neuss | 296.000,00 |
| Neuss Düsseldorfer Häfen | Oberbau Strecke 1297 bei Düsseldorf | 125.500,00 |
| Neuss Düsseldorfer Häfen | Oberbau Strecke 1298 bei Neuss | 415.343,50 |

