

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU

– Drucksache 20/9866 –

Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken in Thüringen

Vorbemerkung der Fragesteller

In ihrem Koalitionsvertrag haben sich die Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP für einen Anteil des Schienengüterverkehrs von 25 Prozent bis 2030 und für eine Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr ausgesprochen (vgl. Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 39; www.bundesregierung.de/breg-de/service/gesetzesvorhaben/koalitionsvertrag-2021-1990800). Zwei Jahre später hält die Bundesregierung weiterhin „an dem im Koalitionsvertrag 2021 bis 2025 festgelegten Ziel fest, die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr bis 2030 zu verdoppeln“ (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/6944 – „Aktueller Stand zur Umsetzung des Masterplans Schienenverkehr“). Das ist nach Ansicht der Fragesteller nur möglich, wenn mit einer stabilen und gut ausgebauten Schieneninfrastruktur die richtige Grundlage vorhanden ist. Diese betrifft die Reaktivierung, den Ausbau und Neubau von Schienenstrecken. Neben dem Neu- und Ausbau von Schienenstrecken ist die Reaktivierung alter Schienenstrecken eine Möglichkeit, die Schieneninfrastruktur in Deutschland auszubauen und zu stärken (vgl. www.vdv.de/reaktivierung-bahnstrecken.aspx). Dementsprechend hat die Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart: „Wir werden ein Programm ‚Schnelle Kapazitätserweiterung‘ auflegen, Barrierefreiheit und Lärmschutz verbessern, Bahnhofsprogramme bündeln und stärken, das Streckennetz erweitern, Strecken reaktivieren und Stilllegungen vermeiden und eine Beschleunigungskommission Schiene einsetzen. (vgl. Koalitionsvertrag, S. 30; www.bundesregierung.de/breg-de/service/gesetzesvorhaben/koalitionsvertrag-2021-1990800).

Vor diesem Hintergrund beabsichtigen die Fragesteller, den aktuellen Sachstand sowie den Stand der Umsetzung der im Koalitionsvertrag vereinbarten Ziele hinsichtlich der Reaktivierung, des Ausbaus und Neubaus von Schienenstrecken in den einzelnen Ländern zu erfragen.

1. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke werden nach Kenntnis der Bundesregierung in Thüringen heute befahren?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) betrug die Streckenlänge im Freistaat Thüringen 1.419 km. Diese Angabe bezieht sich auf das Infrastrukturkataster (ISK).

2. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke werden nach Kenntnis der Bundesregierung in Thüringen jeweils vom Nah-, Regional-, Fern- und Schienengüterverkehr befahren?

Nach Auskunft der DB AG war im Jahr 2022 das Streckennetz im Freistaat Thüringen je nach Verkehrsart wie nachstehend dargestellt nutzbar. Diese Angaben beziehen sich nur auf das Netz der DB AG und wurden intern für das Jahr 2022 ermittelt.

Streckenlänge	km
Güterverkehr	1.349
Schienenpersonennahverkehr	1.314
Schienenpersonenfernverkehr	1.334

Quelle: DB AG

3. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Thüringen seit 1994 stillgelegt worden (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt auflisten)?
5. Welche Bahnstrecken wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Thüringen seit 1990 stillgelegt, wann fanden die jeweiligen Stilllegungen statt, und welche der Strecken sind entwidmet worden (bitte einzeln mit Jahreszahlen und Status (stillgelegt bzw. entwidmet) aufführen und jeweils die stillgelegten Streckenkilometer angeben)?

Die Fragen 3 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes (§ 5 Absatz 1a und 2 AEG i. V. m. § 3 BEVVG) liegen entsprechende Informationen nur für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes vor und dies auch nur für den Zeitraum ab dem 1. Januar 1994. Für nicht bundeseigene Eisenbahnen hingegen liegt die Zuständigkeit für Genehmigungen gemäß § 5 Absatz 1a AEG beim jeweiligen Land.

Im Übrigen wird auf die Bundestagsdrucksache 19/24290 verwiesen.

4. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Thüringen seit 1994 neu an das Schienennetz angeschlossen worden (bitte nach Jahren und differenziert nach Hochgeschwindigkeit und nach „normalen“ Bahnstrecken auflisten)?

Nach Auskunft der DB AG wurden folgende DB-Strecken (Ausbauten in Bahnhöfen, Überholgleisen usw. sind hier nicht aufgeführt) neu angeschlossen:

- 1998: Eichenberger Kurve, < 1 km im Freistaat Thüringen, Regionalverkehr,
- 2015: Hochgeschwindigkeitsstrecke VDE 8.2, Landesgrenze Sachsen-Anhalt bis Erfurt, ca. 37 km,

2017: Hochgeschwindigkeitsstrecke VDE 8.1, Erfurt bis Landesgrenze zu Bayern, ca. 74 km.

6. Auf welchen der genannten stillgelegten Strecken in Thüringen sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gleisanlagen noch vorhanden?
7. Auf welchen der genannten stillgelegten Strecken in Thüringen sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gleisbette noch vorhanden?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG führt diese keine systematischen Aufstellungen im Sinne der Fragestellungen.

8. Auf welchen Strecken in Thüringen sind nach Kenntnis der Bundesregierung Bemühungen des Landes, von Landkreisen oder Kommunen vorhanden, den Zugverkehr auf stillgelegten Strecken wieder aufzunehmen (bitte einzeln aufschlüsseln und angeben, von wem die Bemühungen ausgehen)?

Nach Kenntnis der Bundesregierung sind auf folgenden stillgelegten bundeseigenen Strecken oder Strecken mit Bundesanteilen in Thüringen Bemühungen des Landes, von Landkreisen oder Kommunen vorhanden, den Zugverkehr wieder aufzunehmen. Dabei werden nur konkrete Reaktivierungsvorhaben berücksichtigt, welche durch Landesuntersuchung wie Machbarkeitsstudien belegt oder bereits in Planung bzw. Realisierung sind. Bloße Ideen zur Wiederaufnahme von Zugverkehren wurden nicht berücksichtigt.

Nummer	Strecke	Bemühungen von
6694/6708	Ilmenau – Rennsteig – Schleusingen – Themar (Rennsteigbahn)	Land
6721	Straußfurt – Sömmerda sowie Buttstädt – Großheringen (Vervollständigung Pfefferminzbahn)	Land
6683	Blankenstein – Marxgrün (Fränkische Hölletalbahn)	Land
6311	Lückenschluss Südthüringen – Coburg	Land

Quelle: Auskunft der DB AG

9. Welche Wiederinbetriebnahmen von Strecken in Thüringen befürwortet die Bundesregierung (bitte einzeln aufführen und begründen)?

Bei der Reaktivierung stillgelegter Strecken handelt es sich im Wesentlichen um Strecken, auf denen ausschließlich oder überwiegend Schienenpersonennahverkehr (SPNV) betrieben werden soll. Zuständig für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind die Länder und Kommunen bzw. die von ihnen benannten Aufgabenträger. Dies umfasst Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV und beinhaltet auch die Ausgestaltung des SPNV. Daher liegt auch die Prüfung und Entscheidung über Verkehrsangebote, die die Wiederinbetriebnahme von Schienenstrecken rechtfertigen würden, in der Zuständigkeit der für den ÖPNV zuständigen Länder bzw. Aufgabenträger.

Die Bundesregierung befürwortet grundsätzlich die Wiederinbetriebnahme von Eisenbahnstrecken für den Personennahverkehr und bietet dabei sehr gute Möglichkeiten zur finanziellen Unterstützung der Länder und Kommunen, u. a. mit Mitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Bisher sind seitens des Freistaats Thüringen keine konkreten Vorhaben zur Reaktivie-

rung von Schienenstrecken der Bundesregierung in Zusammenhang mit dem GVFG benannt worden.

10. Welche Wiederinbetriebnahmen von Bahnstrecken sind in Thüringen im aktuellen Bundesverkehrswegeplan und in den nachfolgenden Anpassungen enthalten, und welche davon sind den jeweiligen Bedarfskategorien zugeordnet?

Im gegenwärtigen Bedarfsplan für Bundesschienenwege ist in Thüringen die Wiederinbetriebnahme der Strecke Blankenstein – Marxgrün (Fränkische Hölentalbahn) als potenzieller Bedarf aufgeführt.

11. In welcher Höhe plant die Bundesregierung Investitionen für die Umsetzung des Bedarfsplans Schiene auf Basis der mittelfristigen Finanzplanung in Thüringen (bitte jahresgenau aufschlüsseln)?

Die nachfolgenden Angaben entsprechen den bislang zwischen dem Bund und der DB InfraGO eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen (Vertragsabschlüsse) und sind vorbehaltlich der noch nicht abschließenden Festlegungen zum Bundeshaushalt 2024 und zur Finanzierung der DB InfraGO AG.

Bedarfsplan Schiene – geplante Investitionen in Thüringen 2024–2027				
Jahr	2024	2025	2026	2027
Mio. Euro	147	127	102	76

12. Für welche Bahnstrecken in Thüringen sind Mittel im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) beantragt worden, und wie ist der aktuelle Stand der Bearbeitung bzw. Bewilligung (bitte die Projekte mit Status getrennt nach Wiederinbetriebnahmen, Elektrifizierung, Projekten zur Erhöhung der Kapazität, Streckengrunderneuerungen tabellarisch auflisten)?

Derzeit sind keine Mittel für Bahnstrecken im Freistaat Thüringen im Rahmen des GVFG beantragt worden.

13. Welche konkreten Schritte hat die Bundesregierung bereits unternommen und welche Schritte unternimmt sie noch, um die Schienenprojekte in Thüringen, die der Bedarfskategorie „Vordringlicher Bedarf“ zugeordnet sind, voranzubringen (bitte je Schienenprojekt in dieser Kategorie aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG befinden sich die im Freistaat Thüringen liegenden Schienenprojekte bzw. Streckenanteile des Vordringlichen Bedarfs vorwiegend in Realisierung oder Planung. Ausgenommen hiervon ist das Ausbauprojekt „ABS Gotha – Leinefelde“.

In Realisierung/Planung befinden sich folgende Vorhaben:

- ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (realisiert/Maßnahmen zu Geschwindigkeitserhöhung [einschl. D-Takt Vorhaben Knoten Erfurt] in Planung),
- Knoten Erfurt (realisiert),
- Projektbündel 5: ABS/NBS Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – Fulda (realisiert)
- ABS Weimar – Gera – Gößnitz (in Planung).

14. Welche Prüfschritte hat die Bundesregierung bereits bei Bahnstrecken in Thüringen unternommen, die der Bedarfskategorie „Potenzieller Bedarf“ zugeordnet sind (bitte je Bahnstrecke im „Potenziellen Bedarf“ auflisten)?

Die Vorhaben des Potenziellen Bedarfs im BVWP 2030 wurden inzwischen nach der BVWP-Methodik volkswirtschaftlich bewertet. Im Ergebnis konnten folgende Thüringen räumlich zugeordnete Vorhaben mit einer nachgewiesenen Wirtschaftlichkeit in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden:

- ABS Gotha – Leinefelde,
- ABS Weimar – Gera – Gößnitz,
- Überholgleise für 740-m-Züge,
- weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen,
- kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe für das KV-Terminal Erfurt-Vieselbach,
- Maßnahmen des Planfalls „Deutschland-Takt“, unter https://bvwp-projekt.e.de/schiene_2018/M-001-V01/2022-09-01_Abschlussbericht_Deutschlandtakt_3-00.pdf beschrieben.

Aktuell befinden sich folgende Vorhaben in Thüringen im Potenziellen Bedarf des Bedarfsplans. Bei Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens können diese Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen. Dies bildet die Voraussetzung für den Beginn einer Planung.

- ABS Hockeroda – Blankenstein – Marxgrün,
- weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung,
- weitere Knotenmaßnahmen, mikroskopische Maßnahmen,
- kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe.

15. Welche Haushaltsmittel sind für die Reaktivierung, den Neubau und den Ausbau seit 1994 in Thüringen geflossen (bitte für Reaktivierung, Neubau und Ausbau und jeweils nach Jahren einzeln angeben)?

Die Bundesfinanzhilfen (BFH) gemäß dem GVFG-Bundesprogramm für den Freistaat Thüringen seit 1994 stellen sich folgendermaßen dar.

Jahr	BFH in Mio. Euro (Ist-Ausgaben)
1994	17
1995	8
1996	8
1997	11
1998	9
1999	8
2000	9
2001	9
2002	8
2003	14
2004	20
2005	15
2006	9
2007	12
2008	8

Jahr	BFH in Mio. Euro (Ist-Ausgaben)
2009	6
2010	3
2011	2
2012	7
2013	2
2014	0
2015	0
2016	0
2017	0
2018	0
2019	0
2020	0
2021	0
2022	0
2023	3,5*
Gesamt	193,5*

* Stand: 15. Dezember .2023

Eine Differenzierung der Fördertatbestände in Neu- und Ausbau und Reaktivierung bestand vor dem Jahr 2020 im Rahmen des GVFG nicht. Ab dem Jahr 2020 hat der Freistaat Thüringen nur Bundesfinanzhilfen gemäß GVFG für den Fördertatbestand Neu- und Ausbaumaßnahmen abgerufen. Die eingeplanten Bundesfinanzhilfen gemäß GVFG für Neu- und Ausbaumaßnahmen im Freistaat Thüringen betragen für

2020: 0 Mio. Euro

2021: 0 Mio. Euro

2022: 0 Mio. Euro

2023: 5,9 Mio. Euro

Folgende Haushaltsmittel sind nach Angaben der Vorhabenträgerin für den Neubau und den Ausbau im Rahmen des Bedarfsplans seit 2005 nach Thüringen geflossen. Mittelangaben für Bedarfsplanvorhaben für den Zeitraum 1994 bis 2004 sowie für die Reaktivierung ab 1994 liegen nicht vor.

Jahr	Mio. Euro
2005	54,8
2006	57,7
2007	65,5
2008	113,5
2009	128,0
2010	177,8
2011	250,8
2012	285,9
2013	202,9
2014	146,1
2015	107,1
2016	141,8
2017	124,9
2018	80,3
2019	29,5
2020	33,5
2021	57,7
2022	80,6

16. Wie viele der zur Verfügung gestellten Mittel wurden im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes abgerufen (bitte für jedes Jahr ab 2020 angeben)?

Von den zur Verfügung stehenden GVFG-Mitteln erfolgte folgender Mittelabfluss.

Jahr	GVFG-Mittelabfluss in Mio. Euro (gerundet)
2020	313
2021	272
2022	902
2023	999*

* Stand: 15. Dezember 2023

17. Welche Haushaltsmittel sieht die Bundesregierung im Rahmen der Haushaltsplanungen für die Jahre 2024 und 2025 sowie der mittelfristigen Finanzplanung für die Wiederinbetriebnahme stillgelegter Schienenstrecken in Thüringen vor?

Die Auswahl, Priorisierung und Planung der Vorhaben, die im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms anteilig finanziert werden, erfolgt durch die für den ÖPNV zuständigen Länder. Die Bundesregierung hat keinen Einfluss auf die jährlich durch die Länder für die verschiedenen Vorhaben abgerufenen Bundesfinanzhilfen.

18. Wie viele und welche Gespräche hat es zwischen Vertretern des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr und der Landesregierung in Thüringen hinsichtlich der Wiederinbetriebnahme stillgelegter Bahnstrecken gegeben (bitte einzeln unter Angabe der betreffenden Strecke, des Datums und ggf. unter Angabe der Mitglieder der Hausleitung auflisten)?

In der aktuellen Legislaturperiode fanden bisher keine gezielten Gespräche zu Vorhaben zur Wiederinbetriebnahme stillgelegter Bahnstrecken für den SPNV zwischen dem Freistaat Thüringen und Vertreterinnen oder Vertretern des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) in Zusammenhang mit dem GVFG statt.

Im Rahmen ihrer Aufgabenwahrnehmung werden auf allen Ebenen des BMDV Gespräche mit einer Vielzahl von Personen, Verbänden und Organisationen geführt. Eine lückenlose Auflistung von diesen Kontakten, den Umständen ihres Zustandekommens, allen Beteiligten und dem Zweck etwaiger Gespräche kann bei der Beantwortung der vorliegenden Frage nicht geleistet werden. Es kann insbesondere nicht ausgeschlossen werden, dass es am Rande von Veranstaltungen oder sonstigen Terminen zu einzelnen Kontakten gekommen sein könnte. Auch können durch Zeitablauf mögliche Kontakte gegebenenfalls nicht mehr nachvollzogen werden. Eine Verpflichtung zur Erfassung und Speicherung sämtlicher zustande gekommener Kontakte besteht nicht, und eine solche umfassende Dokumentation wurde auch nicht durchgeführt.

19. Wie viel Prozent des Schienennetzes in Thüringen sind elektrifiziert?

Nach Auskunft der DB AG sind 40 Prozent der Streckenkilometer im Freistaat Thüringen elektrifiziert.

20. Wie viel Prozent des Schienennetzes in Thüringen sollen bis 2030 elektrifiziert sein?
- Wie soll die Elektrifizierung jeweils umgesetzt werden, und durch wen?
 - Welche Bahnstrecken in Thüringen sind aktuell in Planung für die Elektrifizierung der jeweiligen Strecke, und wie weit sind die Planungen jeweils fortgeschritten (bitte einzeln auflisten)?

Nach Auskunft der DB AG sind die Elektrifizierungen Weimar–Gera–Gößnitz (gemäß Bedarfsplan, geplante Inbetriebnahme ca. 2030, ca. 115 km) und Gersungen–Heimboldshausen (gemäß Programm Elektrische Güterbahn, geplante Inbetriebnahme ca. 2028, ca. 8 km im Freistaat Thüringen) in Planung. Damit wird die Elektrifizierungsquote bis 2030 auf ca. 48 Prozent der Streckenkilometer im Netz der DB im Freistaat Thüringen steigen.

21. Wie viele neue Gleisanschlüsse sind seit Beginn der 20. Legislaturperiode in Thüringen in Betrieb genommen worden (bitte einzeln auflisten)?
22. Wie viele Gleisanschlüsse sind seit Beginn der 20. Legislaturperiode in Thüringen weggefallen (bitte einzeln auflisten)?
29. Wie hat sich die Anzahl der Gleisanschlüsse in den Jahren 2022 und 2023 in Thüringen entwickelt, und wie viele neue bzw. reaktivierte Gleisanschlüsse hat die Bundesregierung in diesem Zeitraum gefördert (bitte die Anzahl der geförderten Gleisanschlüsse für jedes Jahr einschließlich der verausgabten Haushaltsmittel angeben)?

Die Fragen 21, 22 und 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung erhebt keine Angaben zu Inbetriebnahmen und Stilllegungen/Wegfall von Gleisanschlüssen oder zur Entwicklung der Anzahl vorhandener Gleisanschlüsse. Nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 GG sind die Länder zuständig. Nach Mitteilung der DB AG wurden in Thüringen seit Beginn der 20. Legislaturperiode drei neue Infrastrukturanschlussverträge bei der DB InfraGO AG abgeschlossen; im gleichen Zeitraum fielen drei Gleisanschlüsse weg. Ende 2023 waren demnach in Thüringen 80 Gleisanschlüsse bei der DB InfraGO AG vorhanden.

Für neue und reaktivierte Gleisanschlüsse im Freistaat Thüringen wurden in den Jahren 2022 und 2023 keine Förderbescheide erlassen.

23. Mit welchen Baupreissteigerungen rechnet die Bundesregierung im Bereich der Reaktivierung, des Ausbaus und Neubaus von Schienenstrecken (inklusive Brücken) in den Jahren 2024 und 2025 in Thüringen?

Der Bundesregierung liegen keine Angaben zur voraussichtlichen Baupreissteigerung für einzelne Gewerke des Verkehrsträgers Schiene für die Jahre 2024 und 2025 vor.

Nach Auskunft der DB AG gelingt es dieser, das anspruchsvolle Baupensum zu bewältigen. Die Einflüsse der u. a. aus dem Krieg in der Ukraine resultierenden Materialpreissteigerungen und -engpässe auf laufende Bauvorhaben konnte die DB AG bislang durch ein effektives Krisenmanagement und eine enge Abstimmung mit der Bauindustrie gering halten.

24. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte in Thüringen liegen Planfeststellungsbeschlüsse vor, die wegen anhängiger Klagen derzeit nicht vollziehbar sind?

Derzeit sind keine entsprechenden Klagen anhängig.

25. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte (Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken [inklusive Brücken]) in Thüringen erwartet die Bundesregierung einen Planfeststellungsbeschluss in den Jahren 2024 und 2025?

Vorhaben zur Reaktivierung bzw. zum Neubau von Schienenwegen sind nach Auskunft des EBA momentan in Thüringen nicht anhängig. Das Vorhaben zur Elektrifizierung der ABS Weimar – Gera – Gößnitz, bestehend aus neun Planfeststellungsabschnitten, ist angelaufen. Bei planmäßigem Verlauf sind 2024/25 die Beschlüsse für die in der Tabelle zu Frage 26 aufgeführten Vorhaben zu erwarten.

26. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte (Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken [inklusive Brücken]) in Thüringen laufen derzeit Planfeststellungsverfahren (bitte den aktuellen Verfahrensstand tabellarisch angeben)?

Folgende Planfeststellungsverfahren laufen derzeit im Freistaat Thüringen.

Vorhaben	Verfahrensstand
Elektrifizierung ABS Weimar – Gera – Gößnitz, PFA 01, km 0,00 bis km 18,807, Str. 6307	Einleitung Anhörungsverfahren
Elektrifizierung ABS Weimar – Gera – Gößnitz, PFA 02, km 18,807 bis km 29,569, Str. 6307	Anhörungsverfahren kurz vor Abschluss
Elektrifizierung ABS Weimar – Gera – Gößnitz, PFA 03, km 29,569 bis km 38,130, Str. 6307	Eingangsprüfung der Unterlagen
Änderung BÜ km 107,9 Neustadt Orla	Anhörungsverfahren läuft
Bf. Rudolstadt, Neubau Bahnsteige	Anhörungsverfahren läuft
Erneuerung BÜ km 72,080 Dorfanger und km 72,880 in Remschütz	Planfeststellungsbeschluss in Bearbeitung
Auflassung EÜ km 140,543 Saalfeld	Anhörungsverfahren läuft
Bahnhof Arnstadt, Änderung der Verkehrstation	Anhörung eingeleitet
Erneuerung Stützwand am Flutgraben Erfurt	Eingangsprüfung der Unterlagen

Quelle: EBA

27. Für welche Vorhaben (Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken [inklusive Brücken]) in Thüringen beabsichtigt die Bundesregierung bzw. die Deutsche Bahn AG (DB AG) in den Jahren 2024 und 2025 den Planungsauftrag zu erteilen?

Die Entscheidung zur Planungsaufnahme weiterer Maßnahmen des Bedarfsplans erfolgt grundsätzlich unter Berücksichtigung der verkehrlichen Wirkung und in Abhängigkeit der Haushaltsmittelbereitstellung.

Die Bundesregierung erteilt keine Planungsaufträge, weil diese sich für den Bedarfsplan Schiene aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz ergeben. Im Geltungsbereich des GVFG liegt die Zuständigkeit bei den Bundesländern.

28. Welcher Finanzierungsbedarf ergibt sich für die Vorhaben (Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken [inklusive Brücken]) in Thüringen bis zu ihrer Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme (bitte für jedes Projekt jahresgenau inklusive Gesamtsumme angeben), und wie plant die Bundesregierung bzw. die DB AG, diesen Finanzierungsbedarf zu decken (bitte die Finanzierungsquellen darstellen)?

Es wird auf den Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2021 auf Bundestagsdrucksache 20/7000 verwiesen. Die Deckung des Finanzbedarfs ist Aufgabe des Haushaltsgesetzgebers.

Welche Vorhaben anteilig mit Mitteln aus dem GVFG im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms gefördert werden sollen, wird von den Ländern vorgeschlagen. Der Bund hat diesbezüglich kein Initiativrecht. Nach aktuellem Stand sind keine Reaktivierungsvorhaben im Freistaat Thüringen in die Kategorie „A“ des GVFG-Bundesprogramms endgültig aufgenommen.

