

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

#### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/9711 –**

#### **Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken im Freistaat Sachsen**

##### Vorbemerkung der Fragesteller

Im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP haben sich die drei Parteien für einen Anteil des Schienengüterverkehrs von 25 Prozent bis 2030 und eine Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr ausgesprochen (vgl. Koalitionsvertrag, S. 39; [www.bundesregierung.de/breg-de/service/gesetzesvorhaben/koalitionsvertrag-2021-1990800](http://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](http://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](http://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 Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken in den einzelnen Ländern zu erfragen.

1. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke werden nach Kenntnis der Bundesregierung im Freistaat Sachsen heute befahren?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) betrug die Streckenlänge im Jahr 2022 im Freistaat Sachsen 2.118 km. Diese Angabe bezieht sich auf das Infrastrukturkataster (ISK).

2. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecken werden nach Kenntnis der Bundesregierung im Freistaat Sachsen jeweils vom Nah-, Regional-, Fern- und Schienengüterverkehr befahren?

Nach Auskunft der DB AG war im Jahr 2022 das Streckennetz im Freistaat Sachsen 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	2.051
Schienenpersonennahverkehr	2.098
Schienenpersonenfernverkehr	2.083

Quelle: DB AG

3. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Freistaat Sachsen seit 1994 stillgelegt worden (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt auflisten)?
5. Welche Bahnstrecken wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Freistaat Sachsen 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 Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/24290 verwiesen.

4. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Freistaat Sachsen 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:

2001: Dresden Grenzstraße–Dresden Flughafen, 1 km, S-Bahn,

2003: Hochgeschwindigkeitsstrecke Gröbers–Leipzig Messe, 16 km im Freistaat Sachsen (insgesamt 22 km),

- 2004: Dresden-Neustadt–Pirna, 21 km, S-Bahn,  
 2004: Leipzig Wahren–Leipzig Hbf, 7 km, S-Bahn,  
 2009: Arnsdorfer Kurve, 1 km, Regionalverkehr,  
 2010: Hochgeschwindigkeitsstrecke Weißig–Böhla, 7 km,  
 2013: Citytunnel Leipzig, 5 km, S-Bahn,  
 2016: Coswig–Dresden-Neustadt, 14 km, S-Bahn.

6. Auf welchen der genannten stillgelegten Strecken im Freistaat Sachsen sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gleisanlagen noch vorhanden?
7. Auf welchen der genannten stillgelegten Strecken im Freistaat Sachsen 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 im Freistaat Sachsen 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 im Freistaat Sachsen 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
6823	Beucha–Brandis	Land
6823	Brandis–Trebsen	Land
6386	Döbeln–Meißen-Triebischtal	Land
6194	Kamenz–Hosena	Land
6619	Pockau-Lengefeld–Marienberg (Sachsen)	Land

Quelle: Auskunft der DB AG

9. Welche Wiederinbetriebnahmen von Strecken im Freistaat Sachsen 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 die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV und beinhaltet auch die Ausgestaltung des SPNV. Daher liegt auch die Prüfung und Entscheidung über Verkehrsangebote, die die Wie-

derinbetriebnahme 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 Sachsen keine konkreten Vorhaben zur Reaktivierung von Schienenstrecken der Bundesregierung in Zusammenhang mit dem GVFG benannt worden.

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

Im gegenwärtigen Bedarfsplan für Bundesschienenwege sind keine Wiederinbetriebnahmen von Bahnstrecken im Freistaat Sachsen enthalten.

11. In welcher Höhe plant die Bundesregierung Investitionen für die Umsetzung des Bedarfsplans Schiene auf Basis der mittelfristigen Finanzplanung im Freistaat Sachsen (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.

<b>Bedarfsplan Schiene – geplante Investitionen in Sachsen 2024–2027</b>				
Jahr	2024	2025	2026	2027
Mio. Euro	169	182	152	181

12. Für welche Bahnstrecken im Freistaat Sachsen 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 Sachsen im Rahmen des GVFG beantragt worden.

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

Nach Auskunft der DB AG befinden sich bis auf die im Rahmen des Deutschlandtaktes neu definierten Vorhaben im Knoten Leipzig alle im Freistaat Sachsen liegenden Schienenprojekte bzw. Streckenanteile des Vordringlichen Bedarfs in Realisierung oder in Planung:

- ABS Berlin–Dresden (in Planung),
- ABS/NBS Leipzig–Dresden (Teilabschnitte in Realisierung und Planung),
- ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden (in Realisierung),
- Knoten Dresden (realisiert),
- Knoten Leipzig (realisiert/ETCS in Planung/D-Takt-Vorhaben in Abstimmung),
- ABS/NBS Berlin–Halle/Leipzig–Erfurt–Fulda (realisiert/ETCS in Planung),
- ABS Weimar–Gera–Göbnitz (in Planung),
- NBS Dresden–Grenze Deutschland/Tschechien (in Planung),
- ABS Leipzig–Chemnitz (in Planung),
- Maßnahmen des 740-m-Netzes (realisiert, in Planung).

14. Welche Prüfschritte hat die Bundesregierung bereits bei Bahnstrecken im Freistaat Sachsen 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 dem Freistaat Sachsen räumlich zugeordnete Vorhaben mit einer nachgewiesenen Wirtschaftlichkeit in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden:

- NBS Dresden–Prag,
- ABS Leipzig–Chemnitz,
- Überholgleise für 740-m-Züge,
- weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen,
- kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe für die KV-Terminals Duisburg Ruhrort Hafen und Köln Eifeltor,
- Maßnahmen des Planfalls „Deutschland-Takt“, unter [https://bvwp-projekt.e.de/schiene\\_2018/M-001-V01/2022-09-01\\_Abschlussbericht\\_Deutschlandt\\_akt\\_3-00.pdf](https://bvwp-projekt.e.de/schiene_2018/M-001-V01/2022-09-01_Abschlussbericht_Deutschlandt_akt_3-00.pdf) beschrieben.

Aktuell befinden sich folgende Vorhaben im Freistaat Sachsen 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 Cottbus–Görlitz,
- ABS Dresden–Görlitz–Grenze D/PL,
- Elektrifizierung Chemnitz Hbf–Chemnitz Süd.

Darüber hinaus wurden folgende Sachsen räumlich zugeordnete Vorhaben des Potenziellen Bedarfs dem Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) zugeordnet:

- ABS Cottbus–Görlitz.

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

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

<b>Jahr</b>	<b>BFH in Mio. Euro (Ist-Ausgaben)</b>
1994	9
1995	26
1996	23
1997	11
1998	12
1999	29
2000	22
2001	23
2002	22
2003	28
2004	40
2005	45
2006	19
2007	40
2008	9
2009	6
2010	16
2011	20
2012	26
2013	27
2014	19
2015	10
2016	11
2017	7
2018	11
2019	1
2020	17
2021	31
2022	8
2023	30*
<b>Gesamt</b>	<b>598*</b>

\* 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 Sachsen nur Bundesfinanzhilfen gemäß GVFG für die Fördertatbestände Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie Grunderneuerungsmaßnahmen abgerufen. Die eingeplanten Bundesfinanzhilfen gemäß GVFG für Neu- und Ausbaumaßnahmen im Freistaat Sachsen betragen für

2020: 32,6 Mio. Euro,

2021: 26,3 Mio. Euro,

2022: 1,1 Mio. Euro,

2023: 5,3 Mio. Euro.

Folgende Haushaltsmittel sind nach Angaben der Vorhabenträgerin für den Neubau und den Ausbau im Rahmen des Bedarfsplans seit 2005 in den Frei-

staat Sachsen geflossen. Mittelangaben für Bedarfsplanvorhaben für den Zeitraum 1994 bis 2004 sowie für die Reaktivierung ab 1994 liegen nicht vor.

<b>Jahr</b>	<b>Mio. Euro</b>
2005	57,4
2006	33,8
2007	38,6
2008	45,6
2009	59,3
2010	91,1
2011	48,1
2012	85,9
2013	130,4
2014	126,8
2015	97,1
2016	132,0
2017	185,7
2018	135,2
2019	136,3
2020	131,1
2021	152,2
2022	136,5

16. Wie viel 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:

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

\* Stand: 15. Dezember 2023

17. Welche Haushaltsmittel sieht die Bundesregierung im Rahmen von Haushaltsplanungen für die Jahre 2024 und 2025 sowie der mittelfristigen Finanzplanung für die Wiederinbetriebnahme stillgelegter Schienenserecken im Freistaat Sachsen 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 im Freistaat Sachsen 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 Sachsen 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 im Freistaat Sachsen sind elektrifiziert?

Nach Auskunft der DB AG sind 52 Prozent der Streckenkilometer im Freistaat Sachsen elektrifiziert.

20. Wie viel Prozent des Schienennetzes im Freistaat Sachsen sollen bis 2030 elektrifiziert sein?
- Wie soll die Elektrifizierung jeweils umgesetzt werden, und durch wen?
  - Welche Bahnstrecken im Freistaat Sachsen 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 wird sich durch geplante Elektrifizierungen und Neubaustrecken der Elektrifizierungsgrad in Sachsen perspektivisch erhöhen. Die Maßnahmen des InvKG (Leipzig–Pegau–Zeitz, Arnsdorf–Kamenz–Hosena, Graustein–Spreewitz, Cottbus–Görlitz und Leipzig–Geithain), die Elektrifizierung Geithain–Chemnitz und die NBS Dresden–Prag gemäß BVWP sind in Planung. Bis zum Jahr 2030 ist zunächst von keiner Steigerung der Strecken elektrifizierung im Netz der DB AG im Freistaat Sachsen auszugehen.

21. Wie viele neue Gleisanschlüsse sind seit Beginn der 20. Legislaturperiode im Freistaat Sachsen in Betrieb genommen worden (bitte einzeln auflisten)?
22. Wie viele Gleisanschlüsse sind seit Beginn der 20. Legislaturperiode im Freistaat Sachsen weggefallen (bitte einzeln auflisten)?



29. Wie hat sich die Anzahl der Gleisanschlüsse in den Jahren 2022 und 2023 im Freistaat Sachsen entwickelt, und wie viele neue bzw. reaktivierte Gleisanschlüsse hat die Bundesregierung in diesem Zeitraum gefördert (bitte Anzahl der geförderten Gleisanschlüsse für jedes Jahr einschließlich verausgabter 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 Sachsen seit Beginn der 20. Legislaturperiode zwei neue Infrastrukturanschlussverträge bei der DB InfraGO AG abgeschlossen; im gleichen Zeitraum fielen drei Gleisanschlüsse weg. Ende 2023 waren demnach in Sachsen 153 Gleisanschlüsse bei der DB InfraGO AG vorhanden.

Im Jahr 2022 hat die Bundesregierung im Freistaat Sachsen ein Neubauvorhaben mit 250.000 Euro gefördert, im Jahr 2023 keinen Gleisanschluss.

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 im Freistaat Sachsen?

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 im Freistaat Sachsen 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]) im Freistaat Sachsen erwartet die Bundesregierung einen Planfeststellungsbeschluss in den Jahren 2024 und 2025?

In folgenden Planrechtsverfahren, die den Aus- oder Neubau von Schienenwegen des Bundes oder die Änderung oder Ersatzneubau von Eisenbahnbrücken des Bundes zum Gegenstand haben, ist nach Auskunft des EBA 2024 und 2025 eine Planrechtsentscheidung, d. h. ein Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung, zu erwarten:

- Elektrifizierung Dresden–Görlitz–Grenze D/PL, Bahnhof Görlitz, 1. Baustufe DC-Teilelektrifizierung,
- Ausbaustrecke Berlin–Dresden, 2. Baustufe, Projektabschnitt 3, Planfeststellungsabschnitt 3.2, Großenhain Berliner Bahnhof–Landesgrenze,

- ABS Leipzig–Dresden (VDE 9), Bf Coswig, Ersatz Oberleitungsanlage und Gleisfeldbeleuchtung.

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

Folgende Planfeststellungsverfahren laufen derzeit im Freistaat Sachsen.

Vorhaben	Verfahrensstand
Elektrifizierung Dresden–Görlitz–Grenze D/PL, Bahnhof Görlitz, 1. Baustufe DC-Teilelektrifizierung	zur Auslegung an die Gemeinde gegeben
ABS Berlin–Dresden, 2. Baustufe, Projektabschnitt 3, Planfeststellungsabschnitt 3.2, Großenhain Berliner Bahnhof–Landesgrenze	Neuantrag erwartet
ABS Leipzig–Dresden (VDE 9), Bf Coswig, Ersatz Oberleitungsanlage und Gleisfeldbeleuchtung	in Bearbeitung

Quelle: EBA

27. Für welche Vorhaben (Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken [inklusive Brücken]) im Freistaat Sachsen 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]) im Freistaat Sachsen 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 Sachsen in die Kategorie „A“ des GVFG-Bundesprogramms endgültig aufgenommen.



