

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

#### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/9712 –**

#### **Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken in Nordrhein-Westfalen**

##### 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 in Nordrhein-Westfalen heute befahren?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) betrug die Streckenlänge im Jahr 2022 in Nordrhein-Westfalen 4.683 km. Diese Angabe bezieht sich auf das Infrastrukturkataster (ISK).

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

Nach Auskunft der DB AG war im Jahr 2022 das Streckennetz in Nordrhein-Westfalen 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.

<b>Streckenlänge</b>	<b>km</b>
Güterverkehr	4.575
Schienenpersonennahverkehr	4.534
Schienenpersonenfernverkehr	3.832

Quelle: DB AG

3. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Nordrhein-Westfalen seit 1994 stillgelegt worden (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt auflisten)?
5. Welche Bahnstrecken wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Nordrhein-Westfalen 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] auflühren 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 Abs. 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 Abs. 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 Nordrhein-Westfalen 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:

- 2002: Hochgeschwindigkeitsstrecke: Köln–Rhein/Main, ca. 34 km in Nordrhein-Westfalen Fernverkehr,
- 2003: Strecke um den Eggetunnel (zwischen Paderborn und Warburg), ca. 13 km,

2004: Flughafenschleife mit Bahnhof Köln/Bonn Flughafen, ca. 15 km, Fern- und Regionalverkehr,

2009: Köln Gummersbacher Straße–Köln Messe/Deutz (tief)–Köln-Mülheim, ca. 5 km, Fern- und Regionalverkehr.

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

Die Fragen 6 und 7 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

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

8. Auf welchen Strecken in Nordrhein-Westfalen 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 bundes-eigenen Strecken oder Strecken mit Bundesanteilen in Nordrhein-Westfalen 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
2250	(Oberhausen–Bottrop–Gladbeck–) Gelsenkirchen-Buer–Herten–Recklinghausen–Lünen (–Hamm) (Hertener Bahn/Nordbahn/Hamm-Osterfelder Bahn)	Land
9216/9212/2940/9213	(Warstein–)Lippstadt–Neubeckum–Sendenhorst	Land
2417	Abzw Berg–Düsseldorf–(Abzw) Dü-Lierenfeld	Land
2131/2133	Abzw Deusen/Abzw Hansa–Dortmund Nord	Land
2265	Bocholt–Borken–Coesfeld(–Münster)	Aufgabenträger NWL
2961	Brilon Stadt–Büren–Paderborn Hbf (Almetalbahn)	Aufgabenträger NWL/Land
2530	Kaarster See–Viersen	Land
2610	Kleve–Kranenburg–Bundesgrenze D/NL(–Nijmegen)	Land
2270/2271	Oberhausen Hbf–Spellen(–Wesel) (Walsumbahn)	Land
2143/2400	Witten Hbf–Wengern Ost–Hagen	Aufgabenträger VRR

Quelle: Auskunft der DB AG

9. Welche Wiederinbetriebnahmen von Strecken in Nordrhein-Westfalen befürwortet die Bundesregierung (bitte einzeln auflühren 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 Landes Nordrhein-Westfalen keine konkreten Vorhaben zur Reaktivierung von Schienenstrecken der Bundesregierung in Zusammenhang mit dem GVFG benannt worden.

10. Welche Wiederinbetriebnahmen von Bahnstrecken sind in Nordrhein-Westfalen 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 in Nordrhein-Westfalen enthalten.

11. In welcher Höhe plant die Bundesregierung Investitionen für die Umsetzung des Bedarfsplans Schiene auf Basis der mittelfristigen Finanzplanung in Nordrhein-Westfalen (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 Nordrhein-Westfalen 2024–2027</b>				
Jahr	2024	2025	2026	2027
Mio. Euro	438	503	402	354

12. Für welche Bahnstrecken in Nordrhein-Westfalen 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 in Nordrhein-Westfalen 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 Nordrhein-Westfalen, die der Bedarfskategorie „Vordringlicher Bedarf“ zugeordnet sind, voranzubringen (bitte je Schienenprojekt in dieser Kategorie aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG befinden sich die in Nordrhein-Westfalen liegenden Schienenprojekte bzw. Streckenanteile des Vordringlichen Bedarfs vorwiegend in Realisierung oder in Planung:

- ABS Köln–Aachen (realisiert/in Realisierung),
- ABS Grenze D/NL–Emmerich–Oberhausen (in Planung/in Realisierung),
- Projektbündel 6 (mit Bezug NRW): ABS Dortmund/Köln–Frankfurt am Main, ABS Köln/Hagen–Siegen–Hanau (teilweise in Planung),
- Projektbündel 8 (mit Bezug NRW): ABS/NBS Dortmund–Hamm, ABS/NBS Hannover–Bielefeld–Hamm (teilweise in Planung),
- ABS Köln–Düsseldorf–Dortmund/Münster (in Planung/in Realisierung/realisiert),
- Großknoten Köln (in Planung),
- Knoten Aachen (Aufnahme der Planung mit DB InfraGO AG vereinbart),
- ABS Grenze D/NL–Kaldenkirchen–Viersen–Rheydt–Odenkirchen (Planungsaufnahme vorbehaltlich zwischenstaatlicher Vereinbarung zwischen DE/BE und NL; über das Investitionsgesetz Kohleregionen wird Rheydt–Rheydt–Odenkirchen beplant),
- ABS Münster–Lünen (in Planungsvorbereitung),
- weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung (Maßnahmen zur Erhöhung des deutschen Schienennetzes für 740 m lange Güterzüge).

14. Welche Prüfschritte hat die Bundesregierung bereits bei Bahnstrecken in Nordrhein-Westfalen 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 Nordrhein-Westfalen räumlich zugeordnete Vorhaben mit einer nachgewiesenen Wirtschaftlichkeit in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden:

- ABS Grenze D/NL–Kaldenkirchen–Viersen–Rheydt–Odenkirchen,
- ABS Münster–Lünen,
- Knoten Köln,
- 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\\_Deutschlandtakt\\_3-00.pdf](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 Nordrhein-Westfalen 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.

- Korridor Mittelrhein: Zielnetz II,
- ABS Gruitén–Wuppertal–Schwelm,
- NBS Rheydter Kurve,
- ABS Köln–Aachen,
- weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung, weitere Knotenmaßnahmen, mikroskopische Maßnahmen, kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe.

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

- ABS Aachen–Köln (dreigleisiger Ausbau Aachen–Düren),
- ABS Grenze D/NL–Kaldenkirchen–Viersen–Rheydt–Odenkirchen (zweigleisiger Ausbau zwischen Rheydt Hauptbahnhof und Rheydt–Odenkirchen),
- Knoten Köln (Westspange).

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

Die Bundesfinanzhilfen (BFH) gemäß dem GVFG-Bundesprogramm für Nordrhein-Westfalen seit 1994 stellen sich folgendermaßen dar.

<b>BFH gemäß GVFG-Bundesprogramm in Nordrhein-Westfalen</b>	
<b>Jahr</b>	<b>BFH in Mio. Euro (Ist-Ausgaben)</b>
1994	171
1995	143
1996	109
1997	78
1998	81
1999	64
2000	82
2001	71
2002	91
2003	89
2004	75
2005	81
2006	135
2007	71
2008	80
2009	73
2010	82
2011	87
2012	66
2013	47
2014	50
2015	50

<b>BFH gemäß GVFG-Bundesprogramm in Nordrhein-Westfalen</b>	
<b>Jahr</b>	<b>BFH in Mio. Euro (Ist-Ausgaben)</b>
2016	18
2017	18
2018	20
2019	1
2020	32
2021	37
2022	79
2023	50*
<b>Gesamt</b>	<b>2.131*</b>

\* Stand: 15. Dezember 2023

Eine Differenzierung der Fördertatbestände in Neu- und Ausbau bzw. Reaktivierung bestand vor dem Jahr 2020 im Rahmen des GVFG nicht. Ab dem Jahr 2020 hat das Land Nordrhein-Westfalen nur Bundesfinanzhilfen gemäß GVFG für die Fördertatbestände Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie Grunderneuerungsmaßnahmen abgerufen. Die eingeplanten Bundesfinanzhilfen gemäß GVFG für Neu- und Ausbaumaßnahmen in Nordrhein-Westfalen betragen für

2020: 32 Mio. Euro,

2021: 9,8 Mio. Euro,

2022: 23,8 Mio. Euro,

2023: 23,4 Mio. Euro.

Folgende Haushaltsmittel sind nach Angaben der Vorhabenträgerin für den Neubau und den Ausbau im Rahmen des Bedarfsplans seit 2005 nach Nordrhein-Westfalen 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	40,5
2006	47,4
2007	7,6
2008	48,8
2009	29,5
2010	19,5
2011	17,7
2012	34,5
2013	20,9
2014	13,6
2015	17,1
2016	23,5
2017	19,7
2018	34,5
2019	69,3
2020	101,9
2021	148,6
2022	186,6

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 Schienenstrecken in Nordrhein-Westfalen 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 Nordrhein-Westfalen 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 für Vorhaben zur Wiederinbetriebnahme stillgelegter Bahnstrecken für den SPNV zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen 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 Nordrhein-Westfalen sind elektrifiziert?

Nach Auskunft der DB AG sind 69 Prozent der Streckenkilometer in Nordrhein-Westfalen elektrifiziert.

20. Wie viel Prozent des Schienennetzes in Nordrhein-Westfalen sollen bis 2030 elektrifiziert sein?
- Wie soll die Elektrifizierung jeweils umgesetzt werden, und durch wen?
  - Welche Bahnstrecken in Nordrhein-Westfalen 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 ist die Elektrifizierung Troisdorf–Bonn–Oberkassel (geplante Inbetriebnahme 2030, 13 km) im Bau. Die Elektrifizierungen Euskirchen–Bad Münstereifel, Bonn–Euskirchen und Hürth-Kalscheuren–Euskirchen–Nettersheim (geplante Inbetriebnahmen bis 2026, ca. 113 km) sind in Planung. Damit wird die Elektrifizierungsquote bis 2030 auf ca. 71 Prozent der Streckenkilometer im Netz der DB AG in Nordrhein-Westfalen steigen. Zusätzlich werden voraussichtlich Strecken der Euregiobahn und Regiobahn bis 2030 elektrifiziert.

Durch geplante Elektrifizierungen und Neubaustrecken wird sich der Elektrifizierungsgrad in Nordrhein-Westfalen perspektivisch weiter erhöhen. Die ABS Emmerich–Oberhausen ist im Bau. Die Maßnahmen des InvKG (Aachen–Köln, S11-Ergänzungspaket Erftbahn und S-Bahn Rheinisches Revier Abschnitt Ost), die Verlängerung der Bedarfsplanvorhaben NBS Köln–Rhein/Main von Köln Gummersbacher Straße in Richtung Köln Steinstraße, weitere Ausbauten im Knoten Köln, Ausbauten für den RRX und die ABS/NBS Bielefeld–Hannover sind in Planung, eine Inbetriebnahme wird voraussichtlich nicht bis 2030 erfolgen.

21. Wie viele neue Gleisanschlüsse sind seit Beginn der 20. Legislaturperiode in Nordrhein-Westfalen in Betrieb genommen worden (bitte einzeln auflisten)?
22. Wie viele Gleisanschlüsse sind seit Beginn der 20. Legislaturperiode in Nordrhein-Westfalen weggefallen (bitte einzeln auflisten)?
29. Wie hat sich die Anzahl der Gleisanschlüsse in den Jahren 2022 und 2023 in Nordrhein-Westfalen 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 Art. 74 Abs. 1 Nr. 23 GG sind die Länder zuständig. Nach Mitteilung der DB AG wurden in Nordrhein-Westfalen seit Beginn der 20. Legislaturperiode zwei neue Infrastrukturanschlussverträge bei der DB InfraGO AG in Betrieb genommen; im gleichen Zeitraum fielen drei Gleisanschlüsse weg. Ende 2023 waren demnach in Nordrhein-Westfalen 394 Gleisanschlüsse bei der DB InfraGO AG vorhanden.

Im Jahr 2022 hat die Bundesregierung in Nordrhein-Westfalen zwei Reaktivierungsvorhaben mit 449.100 Euro gefördert, im Jahr 2023 ein Neubauvorhaben mit 1.271.400 Euro.

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 Nordrhein-Westfalen?

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 Nordrhein-Westfalen 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 Nordrhein-Westfalen erwartet die Bundesregierung einen Planfeststellungsbeschluss in den Jahren 2024 und 2025?

Im Rahmen des Aus- und Neubaus von Schienenstrecken befinden sich nach Auskunft des EBA aktuell mehrere PFAs der Großprojekte Rhein-Ruhr-Express und ABS 46/2 (Betuwe) im Planfeststellungsverfahren.

Für die PFAs 3.1 und 3.3 des RRX ist die Fertigstellung der Planfeststellungsbeschlüsse im Jahr 2024 zu erwarten, für den PFA 2.0 im Jahr 2025.

Derzeit befinden sich für den Ausbau der ABS 46/2 fünf PFAs im Planfeststellungsverfahren, davon vier in der Phase der Beschlusserstellung und eines im Anhörungsverfahren bei der Bezirksregierung Düsseldorf. Eine Prognose zum Zeitpunkt der Fertigstellung ist derzeit nicht möglich.

Weiterhin werden 2024 Planfeststellungsbeschlüsse zur Elektrifizierung der Strecken 2631 (Eifelstrecke), 2654 (Voreifelbahn) und 2581/2601 (Erftbahn) erwartet.

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

Folgende Planfeststellungsverfahren laufen derzeit in Nordrhein-Westfalen:

<b>Vorhaben</b>	<b>Verfahrensstand</b>
9. PÄ, 3-/4-gleisiger Ausbau Troisdorf–Bonn–Oberkassel, PFA 3	In Bearbeitung
Ausbau S11/S-Bahn Stammstrecke Köln, PFA 2.1	In Bearbeitung
2. PÄ RRX PFA 1.3 Langenfeld	In Bearbeitung
3. Planänderung PFA 3.1 Rees Haldern, ABS 46/2 Oberhausen–Emmerich–Grenze D/NL	In Bearbeitung
Fischenich, Netzkupplung (Nk), Neubau, Elektrifizierung Eifelstrecke 2631	In Bearbeitung beim Antragsteller

<b>Vorhaben</b>	<b>Verfahrensstand</b>
4. Planänderung PFA 1.1 Oberhausen, ABS 46/2	Im Anhörungsverfahren
Unterwerk Euskirchen, Neubau, Elektrifizierung Eifelstrecke 2631	Im Anhörungsverfahren
Troisdorf, PFA 1 (3. Planänderung): S 13, Streckenausbau	Im Anhörungsverfahren
2. PÄ RRX PFA 1.3	In Beteiligung
Rhein-Ruhr-Express (RRX)	In Beteiligung
Planfeststellungsabschnitt 1.3 Leverkusen-Rheindorf–Langenfeld-Berghausen	Im Anhörungsverfahren
Bahn-km 17,100 bis 24,050 der Strecke 2650 Köln Messe/Deutz–Hamm (Westfalen)	In Bearbeitung
2. Planänderung: Anpassungen am Neubau der Entwässerung und an den LBP-Maßnahmen	Im Anhörungsverfahren
1. PÄ RRX PFA 1.3	Im Anhörungsverfahren
Rhein-Ruhr-Express (RRX)	Im Anhörungsverfahren
Planfeststellungsabschnitt 1.3 Leverkusen-Rheindorf–Langenfeld-Berghausen	Im Anhörungsverfahren
1. Planänderung: Anpassung Neubau Schallschutzwände	In Bearbeitung
ABS 46/2, PFA 1.2, 1. Planänderung	In Bearbeitung beim Antragsteller
RRX PFA 3.2a Duisburg-Schlenk–Duisburg Hbf	Im Anhörungsverfahren
RRX PFA 2.0 Düsseldorf-Hellerhof–Düsseldorf-Reisholz	Im Anhörungsverfahren
1. Planänderung PFA 1.3 Dinslaken, ABS 46/2 Dreigleisiger Ausbau Oberhausen–Emmerich–Landesgrenze NL	In Bearbeitung
4. PÄ, 3-/4-gleisiger Ausbau S 13, PFA 5, Bonn-Oberkassel	In Bearbeitung
Ausbau S11/S-Bahn Stammstrecke Köln, PFA 2.2, Strecke 2663 km 8,705 bis km 9,500	In Bearbeitung
Ertfbahn von Kerpen-Horrem bis Bedburg, Ausbau und Elektrifizierung (vorbereitendes Verfahren)	In Bearbeitung
RRX, PFA 5a Stadtgebiet Essen, 1. Planänderung	Im Anhörungsverfahren
RRX PFA 3.1 Angermund	In Bearbeitung
Rhein-Ruhr-Express (RRX)	In Bearbeitung
Planfeststellungsabschnitt (PFA) 3.1 Düsseldorf-Kalkum–Düsseldorf-Angermund	In Bearbeitung
Rhein-Ruhr Express (RRX), PFA 3.2 Düsseldorf Angermund–Duisburg Schlenk	In Bearbeitung
RRX PFA 3.3 Duisburg Hbf – Abzw Duisburg Kaiserberg	In Bearbeitung
Dreigleisiger Ausbau der Strecke ABS 46/2	In Bearbeitung beim Antragsteller
Grenze D/NL–Emmerich–Oberhausen,	Im Anhörungsverfahren
PFA 3.5 Emmerich-Elten	Im Anhörungsverfahren
	Im Anhörungsverfahren
PFA 3.4 Emmerich, ABS 46/2 Landesgrenze D/NL–Emmerich–Oberhausen	In Beteiligung
PFA 2.3 – Dreigleisiger Ausbau der Strecke ABS 46/2 Grenze D/NL–Emmerich–Oberhausen Hbf, Planfeststellungsabschnitt 2.3 Hamminkeln	In Beteiligung
PFA 3.2 Rees Empel, Millingen ABS 46/2 Oberhausen–Emmerich–Landesgrenze NL	Im Anhörungsverfahren
PFA 3.3 Emmerich-Praest, ABS 46/2 Oberhausen–Emmerich–Landesgrenze NL	In Bearbeitung

Quelle: EBA

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