

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/10044 –

Reaktivierung bzw. Ausbau bzw. Neubau von Schienenstrecken in Sachsen-Anhalt

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Koalitionsvertrag haben sich die drei Parteien SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP für einen Anteil des Schienengüterverkehrs von 25 Prozent bis 2030 und eine Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr ausgesprochen (vgl. Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 39; <https://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 auf Bundestagsdrucksache 20/6944). Das ist nach Ansicht der Fragesteller nur möglich, wenn mit einer stabilen und gut ausgebauten Schieneninfrastruktur die richtige Grundlage vorhanden ist. Diese betrifft Reaktivierung, 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. <https://www.vdv.de/reaktivierung-bahnstrecken.aspx>). Dementsprechend hat die Ampel-Koalition 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 zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, 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 Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken in den einzelnen Ländern zu erfragen.

1. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke werden nach Kenntnis der Bundesregierung in Sachsen-Anhalt heute befahren?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) betrug die Streckenlänge im Jahr 2022 in Sachsen-Anhalt 1 871 km. Diese Angabe bezieht sich auf das Infrastrukturkataster (ISK).

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

Nach Auskunft der DB AG war im Jahr 2022 das Streckennetz in Sachsen-Anhalt 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	1.843
Schienenpersonennahverkehr	1.793
Schienenpersonenfernverkehr	1.745

Quelle: DB AG

3. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Sachsen-Anhalt seit 1994 stillgelegt worden (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt auflisten)?
5. Welche Bahnstrecken wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Sachsen-Anhalt 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) auflisten 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 Sachsen-Anhalt seit 1994 neu an das Schienennetz angeschlossen worden (bitte nach Jahren und differenziert nach Hochgeschwindigkeits- 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:

1996: Landesgrenze zu Niedersachsen bis Ilsenburg, ca. 11 km, Regionalverkehr,

- 1998: Hannover – Berlin, in Sachsen-Anhalt ca. 85 km, bis 250 km/h,
 2003: Gröbers – Leipzig Messe, 6 km in Sachsen-Anhalt (insgesamt 22 km),
 250 km/h,
 2015: VDE 8.2, Landesgrenze Thüringen bis Gröbers, ca. 56 km, 300 km/h.

6. Auf welchen der genannten stillgelegten Strecken in Sachsen-Anhalt sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gleisanlagen noch vorhanden?
7. Auf welchen der genannten stillgelegten Strecken in Sachsen-Anhalt 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 Sachsen-Anhalt 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 Sachsen-Anhalt 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
6118	Barby (Inkl. Elbbrücke) – Güterglück	Land
6832	Bitterfeld – Zörbig – Stumsdorf (Saftbahn)	Land

Quelle: Auskunft der DB AG

9. Welche Wiederinbetriebnahmen von Strecken in Sachsen-Anhalt 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 Möglichkeiten zur finanziellen Unterstützung der Länder und Kommunen, u. a. mit Mitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Bisher sind seitens

des Landes Sachsen-Anhalt keine konkreten Vorhaben zur Reaktivierung von Schienenstrecken der Bundesregierung in Zusammenhang mit dem GVFG benannt worden.

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

Im gegenwärtigen Bedarfsplan für Bundesschienenwege sind folgende Wiederinbetriebnahmen von Bahnstrecken in Sachsen-Anhalt enthalten.

Nummer	Strecke	Bedarfsplan
6899	Wiederherstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Stendal – Uelzen. Teilmaßnahme aus Projektbündel 3: ABS Bremerhaven – Bremen – Langwedel – Uelzen, ABS Magdeburg – Stendal – Uelzen, ABS Magdeburg – Halle, ABS Wunstorf – Verden – Rotenburg, ABS Minden – Nienburg, ABS Elze – Hameln, ABS Lehrte – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau – Falkenberg, ABS Sandersleben – Halle	Vordringlicher Bedarf

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

Die nachfolgenden Angaben entsprechen den bislang zwischen dem Bund und der DB InfraGO AG 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 Sachsen-Anhalt 2024-2027				
Jahr	2024	2025	2026	2027
Mio. Euro	62	31	32	30

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

Nach Auskunft der DB AG befinden sich die in Sachsen-Anhalt liegenden Schienenprojekte bzw. Streckenanteile des Vordringlichen Bedarfs vorwiegend in Realisierung oder in Planung. Ausgenommen hiervon ist das dem Projektbündel 3 zugeordnete Vorhaben ABS Lehrte – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau – Falkenberg.

In Realisierung/Planung befinden sich folgende Vorhaben:

- NBS/ABS Erfurt – Leipzig/ Halle (VDE Nr. 8.2) (realisiert),
- ABS Uelzen – Stendal - Magdeburg - Halle (Ostkorridor Nord) (realisiert, in Planung),
- Projektbündel 8: ABS Berlin – Hannover (in Planung bzw. Planungsaufnahme zum Ausbau Schnellfahrstrecke auf bis zu 300 km/h beabsichtigt),
- Knoten Magdeburg (realisiert, in Planung),
- Knoten Leipzig/Halle; 2. Baustufe (Knoten Halle) (in Realisierung).

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

- „ABS Lehrte – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau“,
- „Überholgleise für 740m-Züge“,
- „Weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen“,
- „Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe“,
- Maßnahmen des Planfalls „Deutschland-Takt“, unter https://bvwp-projekte.de/schiene_2018/M-001-V01/2022-09-01_Abschlussbericht_Deutschlandtakt_3-00.pdf beschrieben.

Aktuell befinden sich folgende Vorhaben in Sachsen-Anhalt im Potenziellen Bedarf des Bedarfsplans:

- ABS Hildesheim/Braunschweig – Dessau – Halle.

Bei Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens können diese Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen. Dies bildet die Voraussetzung für den Beginn einer Planung.

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

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

BFH gemäß GVFG-Bundesprogramm in Sachsen-Anhalt	
Jahr	BFH in Mio. Euro (Ist-Ausgaben)
1994	0
1995	0
1996	0
1997	0
1998	5
1999	5
2000	7
2001	8
2002	16
2003	17
2004	24
2005	14
2006	6
2007	2
2008	4
2009	3
2010	4
2011	5
2012	15
2013	0
2014	2
2015	0
2016	17
2017	20
2018	12
2019	18
2020	33
2021	3
2022	23
2023	33*
Gesamt	293*

* Stand 31. 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 Sachsen-Anhalt nur für Vorhaben mit dem Fördertatbestand Neu- und Ausbaumaßnahmen im kommunalen Bereich Bundesfinanzhilfen gemäß GVFG abgerufen. Die eingeplanten Bundesfinanzhilfen gemäß GVFG für Neu- und Ausbaumaßnahmen in Sachsen-Anhalt betragen für

2020: 32,6 Mio. Euro,

2021: 2,7 Mio. Euro,

2022: 23,2 Mio. Euro,

2023: 32,9 Mio. Euro.

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

Jahr	Mio. Euro
2005	42,0
2006	57,0
2007	95,0
2008	202,6
2009	249,3
2010	252,4
2011	171,5
2012	187,0
2013	209,5
2014	136,4
2015	171,6
2016	160,9
2017	146,2
2018	134,3
2019	107,6
2020	86,2
2021	92,5
2022	71,7

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:

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

* Stand 31. 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 in Sachsen-Anhalt 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 Sachsen-Anhalt hinsichtlich der Wiederinbetriebnahme stillgelegter Bahnstrecken gegeben (bitte einzeln unter Angabe der betreffenden Strecke, Datum und ggf. unter Angabe der Mitglieder der Hausleitung auflisten)?

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 des Zweckes 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.

In der aktuellen Legislaturperiode fanden bisher keine gezielten Gespräche für Vorhaben zur Wiederinbetriebnahme stillgelegter Bahnstrecken zwischen dem Land Sachsen-Anhalt und Vertreterinnen oder Vertretern des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) statt.

19. Wie viel Prozent des Schienennetzes in Sachsen-Anhalt sind elektrifiziert?

Nach Auskunft der DB AG sind 63 Prozent der Streckenkilometer in Sachsen-Anhalt elektrifiziert.

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

Die Fragen 20 bis 20b werden gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB InfraGO AG sind die Elektrifizierungsmaßnahmen der Elektrischen Güterbahn (EGB) Oebisfelde–Glindenberg (geplante Inbetriebnahme 2029, ca. 54 km) und Borstel – Niedergörne (geplante Inbetriebnahme 2030, ca. 7 km) in Planung. Damit wird die Elektrifizierungsquote bis 2030 auf ca. 66 Prozent der Streckenkilometer im Netz der DB AG in Sachsen-Anhalt steigen. Durch geplante Elektrifizierungsmaßnahmen und Neubaustrecken wird sich der Elektrifizierungsgrad in Sachsen-Anhalt perspektivisch weiter erhöhen. Die Maßnahmen des Investitionsgesetzes Kohleregionen (Kurve Großkorbetha, Leipzig-Pegau-Zeit-Zera) und die Elektrifizierung Oebisfelde–Gardelegen–(Stendal)–Grenze zu Brandenburg sind derzeit in Planung.

21. Wie viele neue Gleisanschlüsse sind seit Beginn der 20. Legislaturperiode in Sachsen-Anhalt in Betrieb genommen worden (bitte einzeln auflisten)?
22. Wie viele Gleisanschlüsse sind seit Beginn der 20. Legislaturperiode Sachsen-Anhalt weggefallen (bitte einzeln auflisten)?
29. Wie hat sich die Anzahl der Gleisanschlüsse in den Jahren 2022 und 2023 in Sachsen-Anhalt 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-Anhalt seit Beginn der 20. Legislaturperiode drei neue Infrastrukturanschlussverträge bei der DB InfraGO AG in Betrieb genommen, im gleichen Zeitraum fielen zwei Gleisanschlüsse weg. Im Januar 2024 waren demnach in Sachsen-Anhalt 125 Gleisanschlüsse bei der DB InfraGO AG vorhanden.

In den Jahren 2022 und 2023 hat die Bundesregierung keine Neubauten und Reaktivierungen von Gleisanschlüssen in Sachsen-Anhalt gefördert.

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

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 Sachsen-Anhalt liegen Planfeststellungsbeschlüsse vor, die wegen anhängiger Klagen derzeit nicht vollziehbar sind?

Derzeit sind keine entsprechenden Klagen anhängig.

25. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte (Reaktivierung bzw. Ausbau bzw. Neubau von Schienenstrecken (inklusive Brücken)) in Sachsen-Anhalt 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 in 2024 und 2025 eine Planrechtsent-

scheidung, d. h. Planfeststellungsbeschluss oder Plangenehmigung, zu erwarten:

- Knoten Magdeburg, 2. Ausbaustufe, PFA 80: Magdeburg Hbf Umbau Spurplan Süd, Ersatzneubau EÜ Hallische Straße,
- Maßnahmenkomplex Wiesenburg-Medewitz-Roßlau (MNK-WMR) Planfeststellungsabschnitt 2: Medewitz – Roßlau,
- ABS Uelzen-Stendal-Magdeburg-Halle (Ostkorridor Nord), Planfeststellungsabschnitt 1.3.1: Änderung der Strecke 6899 Stendal - Uelzen, km 55,420 bis km 71,175 Altmarkkreis Salzwedel (Abschnitt West).

26. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte (Reaktivierung bzw. Ausbau bzw. Neubau von Schienenstrecken (inklusive Brücken)) in Sachsen-Anhalt laufen derzeit Planfeststellungsverfahren (bitte aktuellen Verfahrensstand tabellarisch angeben)?

Folgende Planfeststellungsverfahren laufen derzeit in Sachsen-Anhalt:

Vorhaben	Verfahrensstand
Knoten Magdeburg, 2. Ausbaustufe, PFA 80: Magdeburg Hbf Umbau Spurplan Süd, Ersatzneubau EÜ Hallische Straße	Beschlussfassung
Maßnahmenkomplex Wiesenburg-Medewitz-Roßlau (MNK-WMR) Planfeststellungsabschnitt 2: Medewitz - Roßlau	im Anhörungsverfahren
ABS Uelzen–Stendal–Magdeburg–Halle (Ostkorridor Nord), Planfeststellungsabschnitt 1.3.1: Änderung der Strecke 6899 Stendal – Uelzen, km 55,420 bis km 71,175 Altmarkkreis Salzwedel (Abschnitt West)	Vorbereitung Anhörungsverfahren

Quelle: EBA

27. Für welche Vorhaben (Reaktivierung bzw. Ausbau bzw. Neubau von Schienenstrecken (inklusive Brücken)) in Sachsen-Anhalt beabsichtigt die Bundesregierung bzw. die 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 bzw. Ausbau bzw. Neubau von Schienenstrecken (inklusive Brücken)) in Sachsen-Anhalt bis zu ihrer Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme (bitte für jedes Projekt jahresgenau angeben inklusive Gesamtsumme), 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 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (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 Reaktivierungs-, Ausbau- und Neubauvorhaben von Schienenstrecken in Sachsen-Anhalt in die Kategorie „A“ des GVFG-Bundesprogrammes endgültig aufgenommen.

