

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

#### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/10048 –**

#### **Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken in Schleswig-Holstein und Hamburg**

##### Vorbemerkung der Fragesteller

Im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP von 2021 haben sich die drei Parteien für einen Anteil des Schienengüterverkehrs von 25 Prozent bis 2030 und für eine Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr ausgesprochen (vgl. Koalitionsvertrag, 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 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. <https://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; <https://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 Schleswig-Holstein und Hamburg heute befahren?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) betrug die Streckenlänge im Jahr 2022 in Schleswig-Holstein und Hamburg 1.393 km. Diese Angabe bezieht sich auf das Infrastrukturkataster (ISK).

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

Nach Auskunft der DB AG war im Jahr 2022 das Streckennetz in Schleswig-Holstein und Hamburg je nach Verkehrsart wie unten 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>Schleswig-Holstein km</b>	<b>Hamburg km</b>
Güterverkehr	1.081	198
Schienenpersonennahverkehr	1.084	271
Schienenpersonenfernverkehr	897	271

Quelle: DB AG

3. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Schleswig-Holstein und Hamburg seit 1994 stillgelegt worden (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt auflisten)?
5. Welche Bahnstrecken wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Schleswig-Holstein und Hamburg 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 Schleswig-Holstein und Hamburg 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 bundeseigene Strecken (Ausbauten in Bahnhöfen, Überholgleisen usw. sind hier nicht aufgeführt) neu angeschlossen:

2002: Strecke 1043: Reaktivierung Neumünster – Bad Segeberg, ca. 28 km, Regionalverkehr,

2008: Strecke 1239: Hamburg-Ohlsdorf – Hamburg Airport, ca. 3 km, S-Bahn.

6. Auf welchen der genannten stillgelegten Strecken in Schleswig-Holstein und Hamburg sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gleisanlagen noch vorhanden?
7. Auf welchen der genannten stillgelegten Strecken in Schleswig-Holstein und Hamburg 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 werden keine systematischen Aufstellungen im Sinne der Fragestellungen geführt.

8. Auf welchen Strecken in Schleswig-Holstein und Hamburg 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 Schleswig-Holstein und Hamburg Bemühungen des Landes, von Landkreisen oder Kommunen vorhanden, den Zugverkehr wieder aufzunehmen. Dabei werden nur konkrete Reaktivierungsvorhaben berücksichtigt, welche entweder vom Land im Zusammenhang mit dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) benannt wurden oder 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
1001	Flensburg Weiche – Lindholm (– Niebüll)	Land
1002	Flensburg-Wilhelmental – Flensburg Stadt/ZOB	Land
1012	Rendsburg – Büdelsdorf	Land
1041	Neumünster – Ascheberg	Land
1221	Wrist – Kellinghusen	Land

Quelle: BMDV und Auskunft der DB AG

Darüber hinaus ist seitens des Landes Schleswig-Holstein die Reaktivierungen der Strecke Kiel – Schönberger Strand (Nummer 9107/9108) im Zusammenhang mit dem GVFG benannt worden.

9. Welche Wiederinbetriebnahmen von Strecken in Schleswig-Holstein und Hamburg 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 Schienenpersonen-nahverkehr (SPNV) betrieben werden soll. Zuständig für den Öffentlichen Per-

sonennahverkehr (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 GVFG.

10. Welche Wiederinbetriebnahmen von Bahnstrecken sind in Schleswig-Holstein und Hamburg 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 Schleswig-Holstein und Hamburg enthalten.

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

Die nachfolgenden Angaben entsprechen den bislang zwischen dem Bund und der DB InfraGO AG eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen (bestehende Baufinanzierungsvereinbarungen). Über weitere Investitionen in Schleswig-Holstein und Hamburg ist im Lichte der noch zu vereinbarenden Finanzierung der DB InfraGO AG zu entscheiden.

<b>Bedarfsplan Schiene – geplante Investitionen in Schleswig-Holstein und Hamburg 2024–2027</b>				
Jahr	2024	2025	2026	2027
Mio. Euro Schleswig-Holstein	402	469	438	573
Mio. Euro Hamburg	36	34	26	11

12. Für welche Bahnstrecken in Schleswig-Holstein und Hamburg 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 in Schleswig-Holstein und Hamburg für folgende Vorhaben Mittel im Rahmen des GVFG beantragt worden:

- BEMU-Nachladeinfrastruktur Schleswig-Holstein, Fördertatbestand Tank- und Ladeinfrastruktur, Bundesfinanzhilfen gemäß GVFG bewilligt, Vorhaben in Umsetzung

- S-Bahn Station Hamburg-Elbbrücken, Fördertatbestand Neu- und Ausbau, Bundesfinanzhilfen gemäß GVFG bewilligt, Vorhaben bereits umgesetzt, Inbetriebnahme erfolgt

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

Nach Auskunft der DB AG befinden sich die in Schleswig-Holstein und Hamburg liegenden Schienenprojekte bzw. Streckenanteile des Vordringlichen Bedarfs mit Ausnahme der ABS Büchen – Lüneburg (g) vorwiegend in Realisierung oder Planung.

- ABS Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund (realisiert)
- kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe: Hamburg-Billwerder (in Planung)
- Großknoten Hamburg (in Planung/Realisierung)
- Projektbündel 2: ABS/NBS Hannover – Hamburg (in Planung)
- ABS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (in Realisierung)
- ABS Lübeck – Schwerin (in Planung)
- ABS Büchen – Lüneburg (Projektidee)
- ABS Niebüll – Klanxbüll – Westerland (in Planung)
- ABS Itzehoe – Wilster – Brunsbüttel (in Planung)

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

- ABS Lübeck – Schwerin,
- ABS Hamburg – Ahrensburg“ (S4 als Teil des Vorhabens „Knoten Hamburg“),
- ABS Itzehoe – Wilster – Brunsbüttel,
- Knoten Hamburg,
- weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen,
- kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe, u. a. für das KV-Terminal Hamburg-Billwerder,
- Maßnahmen des Planfalls „Deutschland-Takt“, unter [https://bvwp-projekt.e.de/schiene\\_2018/M-001-V01/2022-09-01\\_Abschlussbericht\\_Deutschlandakt\\_3-00.pdf](https://bvwp-projekt.e.de/schiene_2018/M-001-V01/2022-09-01_Abschlussbericht_Deutschlandakt_3-00.pdf) beschrieben.

Aktuell befinden sich keine Vorhaben in Hamburg und Schleswig-Holstein im Potenziellen Bedarf des Bedarfsplans.

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

Die Bundesfinanzhilfen (BFH) gemäß dem GVFG-Bundesprogramm für Schleswig-Holstein und Hamburg seit 1994 stellen sich folgendermaßen dar.

<b>Jahr</b>	<b>BFH für Schleswig-Holstein in Mio. Euro (Ist-Ausgaben)</b>	<b>BFH für Hamburg in Mio. Euro (Ist-Ausgaben)</b>
1994	9	2
1995	0	1
1996	6	0
1997	6	0
1998	4	0
1999	4	0
2000	2	10
2001	2	12
2002	0	10
2003	0	18
2004	0	22
2005	0	21
2006	1	18
2007	3	35
2008	1	66
2009	10	24
2010	3	29
2011	3	20
2012	4	14
2013	0	3
2014	0	7
2015	0	16
2016	0	14
2017	0	11
2018	0	10
2019	0	6
2020	0	1
2021	0	23
2022	0	68
2023	56*	122*
<b>Gesamt</b>	<b>114*</b>	<b>583*</b>

\* Stand: 31. 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 das Land Schleswig-Holstein nur im Jahr 2023 Bundesfinanzhilfen gemäß GVFG für den Fördertatbestand Neu- und Ausbaumaßnahmen im kommunalen Bereich in Höhe von 29 Mio. Euro und für den Fördertatbestand Tank- und Ladeinfrastruktur für DB-Vorhaben in Höhe von 27 Mio. Euro abgerufen.

Die abgerufenen Bundesfinanzhilfen gemäß GVFG für die Freie und Hansestadt Hamburg ab dem Jahr 2020 stellen sich für den Fördertatbestand Neu- und Ausbaumaßnahmen folgendermaßen dar:

<b>Jahr</b>	<b>kommunale Vorhaben in Mio. Euro</b>	<b>Vorhaben DB in Mio. Euro</b>
2020	1,0	0
2021	22,7	0
2022	36,5	31,3
2023	121,5	0,6

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

<b>Jahr</b>	<b>Schleswig-Holstein Mio. Euro</b>	<b>Hamburg Mio. Euro</b>
2005	9,2	1,6
2006	7,9	19,4
2007	33,0	23,2
2008	40,4	13,3
2009	30,7	3,8
2010	10,1	1,0
2011	-2,5	0,5
2012	1,5	6,4
2013	0,5	1,7
2014	0,2	0,0
2015	4,4	1,2
2016	1,0	3,0
2017	18,6	7,1
2018	1,8	0,0
2019	28,4	13,5
2020	16,0	8,1
2021	30,8	79,5
2022	49,0	51,1

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.

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

\* Stand: 31. 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 Schleswig-Holstein und Hamburg 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 Schleswig-Holstein und Hamburg hinsichtlich der Wiederinbetriebnahme stillgelegter Bahnstrecken gegeben (bitte einzeln unter Angabe der betreffenden Strecke, des Datums 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 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.

Mit dem Land Schleswig-Holstein fanden Abstimmungsgespräche auf Arbeitsebene zu den Projekten Reaktivierung Kiel – Schönberger Strand und Reaktivierung Rendsburg – Rendsburg-Seemühlen statt. Dabei wurden Sachstände dargestellt sowie Abstimmungen zur Erstellung der erforderlichen Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) getroffen.

Darüber hinaus fanden in der aktuellen Legislaturperiode bisher keine gezielten Gespräche für Vorhaben zur Wiederinbetriebnahme stillgelegter Bahnstrecken zwischen dem Land Schleswig-Holstein oder der freien Hansestadt Hamburg und Vertreterinnen oder Vertretern des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) statt.

19. Wie viel Prozent des Schienennetzes in Schleswig-Holstein und Hamburg sind elektrifiziert?

Nach Auskunft der DB AG sind 33 Prozent der Streckenkilometer in Schleswig-Holstein und 99 Prozent der Streckenkilometer in Hamburg elektrifiziert.



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

Nach Angaben der DB InfraGO AG sind die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (Lübeck – Puttgarden, ca. 88 km) und die S4 Hamburg-Hasselbrook – Ahrensburg-Gartenholz (ca. 13 km in Hamburg und 7 km in Schleswig-Holstein) im Bau. Die Elektrifizierung Lübeck – Schwerin (ca. 7 km in Schleswig-Holstein) ist in Planung. Damit wird die Elektrifizierungsquote bis 2030 auf ca. 42 Prozent der Streckenkilometer im Netz der DB in Schleswig-Holstein steigen. Zusätzlich werden „Oberleitungsinseln“ eingerichtet, um dort mit Akkuzügen fahren zu können. In Hamburg steigt die Elektrifizierungsquote auch, bleibt aber gerundet bei 99 Prozent.

Durch geplante Elektrifizierungsmaßnahmen und Neubaustrecken wird sich der Elektrifizierungsgrad in Hamburg und Schleswig-Holstein perspektivisch weiter erhöhen. Zum Beispiel sind der Neubau des Verbindungsbahn-Entlastungstunnels in Hamburg, der 4-gleisige Ausbau Elmshorn – Pinneberg und die Elektrifizierung Wilster – Brunsbüttel in Planung, eine Inbetriebnahme wird voraussichtlich nicht bis 2030 erfolgen.

21. Wie viele neue Gleisanschlüsse sind seit Beginn der 20. Legislaturperiode in Schleswig-Holstein und Hamburg in Betrieb genommen worden (bitte einzeln auflisten)?
22. Wie viele Gleisanschlüsse sind seit Beginn der 20. Legislaturperiode in Schleswig-Holstein und Hamburg weggefallen (bitte einzeln auflisten)?
29. Wie hat sich die Anzahl der Gleisanschlüsse in den Jahren 2022 und 2023 in Schleswig-Holstein und Hamburg 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 sind in Schleswig-Holstein und Hamburg seit Beginn der 20. Legislaturperiode ein neuer Gleisanschluss bei der DB InfraGO AG in Betrieb gegangen und im gleichen Zeitraum ein Gleisanschluss weggefallen. Im Januar 2024 waren demnach in Schleswig-Holstein und Hamburg 77 Gleisanschlüsse vorhanden.

Für neue und reaktivierte Gleisanschlüsse in Schleswig-Holstein und Hamburg wurde im Jahr 2023 für einen zu reaktivierenden Gleisanschluss in Hamburg ein Förderbescheid erlassen, für den im Jahr 2024 rund 37.000 Euro Haushaltsmittel vorgesehen sind.

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 Schleswig-Holstein und Hamburg?

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 Schleswig-Holstein und Hamburg 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 Schleswig-Holstein und Hamburg 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:

- S4 (Ost) PFA 2, Strecken 1249, 1120, Hamburg,
- Aufhebung Bahnübergang Blocksberg, Strecke 1220, Wrist, Schleswig-Holstein,
- Aufhebung Bahnübergang Niederbüssauer Weg, Strecke 1120, Lübeck, Schleswig-Holstein,
- Aufhebung Bahnübergang Hahnhorst, Strecke 1220, Wrist, Schleswig-Holstein,
- Erneuerung Eisenbahnüberführung Reichsbahnstraße, Strecke 1234, Hamburg,
- Erneuerung (Ersatzneubau) Eisenbahnüberführung Schanzenstraße, Strecken 1240 und 6100, in Hamburg,
- Erneuerung (Ersatzneubau) Eisenbahnüberführung „Sternbrücke“, Strecken 1240 und 6100, in Hamburg,
- Erneuerung (Ersatzneubau) Eisenbahnüberführung Anckelmannsplatz, Strecken 1244 und 6100, in Hamburg,
- Erweiterung Abstellanlage Eidelstedt, Strecke 1220, in Hamburg und in der Gemeinde Halstenbek, Schleswig-Holstein,
- S4 Einzelvorhaben Bahnhof Bargtheide und Bad Oldesloe,
- Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung, Strecke 1100, PFA 6, PFA 5.2, PFA 3.

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

Folgende Planrechtsverfahren laufen derzeit in Schleswig-Holstein und Hamburg.

<b>Vorhaben</b>	<b>Verfahrensstand</b>
S4 (Ost) PFA 2, Strecken 1249, 1120, Hamburg	im Anhörungsverfahren vor Durchführung des Erörterungstermins
S4 (Ost) PFA 3, Strecken 1249, 1120, Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein bis Ahrensburg-Gartenholz, Schleswig-Holstein	im Anhörungsverfahren vor Durchführung des Erörterungstermins
S4 (Ost) Einzelvorhaben Bahnhof Bargtheide	im Anhörungsverfahren vor Durchführung des Erörterungstermins
S4 (Ost) Einzelvorhaben Bahnhof Bad Oldesloe	im Anhörungsverfahren vor Durchführung des Erörterungstermins
Aufhebung Bahnübergang Blocksberg, Strecke 1220, Wrist, Schleswig-Holstein	Anhörungsverfahren ohne Erörterungstermin abgeschlossen
Aufhebung Bahnübergang Niederbüssauer Weg, Strecke 1120, Lübeck, Schleswig-Holstein	Anhörungsverfahren mit Erörterungstermin abgeschlossen, Planänderung erforderlich
Aufhebung Bahnübergang Hahnhorst, Strecke 1220, Wrist, Schleswig-Holstein	vor dem Anhörungsverfahren
Erneuerung Eisenbahnüberführung Reichsbahnstraße, Strecke 1234, Hamburg	vor dem Anhörungsverfahren
Erneuerung (Ersatzneubau) Eisenbahnüberführung „Sternbrücke“, Strecken 1240 und 6100, in Hamburg	Planfeststellungsverfahren, Erstellung des Beschlusses
Erneuerung (Ersatzneubau) Eisenbahnüberführung Anckelmannsplatz, Strecken 1244 und 6100, in Hamburg	Beteiligungsverfahren zur 1. Planänderung laufend, Zuarbeit DB AG erforderlich
Erweiterung Abstellanlage Eidelstedt, Strecke 1220, in Hamburg und in der Gemeinde Halstenbek, Schleswig-Holstein	laufendes Anhörungsverfahren, laufende Frist für Beteiligung Träger öffentlicher Belange
Lärmschutzwände Lübeck-Moisling, Strecke 1120, in Schleswig-Holstein	Vorbereitung des Anhörungsverfahrens nach Inkrafttreten des § 18a Abs. 3 AEG
Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung, Strecke 1100 PFA 6	Beschlusserstellung
Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung Strecke 1100, PFA 5.2	laufendes Anhörungsverfahren Durchführung durch APV SH
Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung, Strecke 1100 PFA 5.1	laufendes Anhörungsverfahren Durchführung durch APV SH
Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung, Strecke 1100 PFA 4	laufendes Anhörungsverfahren Durchführung durch APV SH
Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung, Strecke 1100 PFA 3	laufendes Anhörungsverfahren Durchführung durch APV SH
Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung, Strecke 1100 PFA Lübeck	Antragsrücknahme durch VHT angekündigt

Quelle: EBA

27. Für welche Vorhaben (Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken [inklusive Brücken]) in Schleswig-Holstein und Hamburg 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 Schleswig-Holstein und Hamburg 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 neuen Reaktivierungs-, Aus- und Neubauvorhaben von Schienenstrecken in Schleswig-Holstein und Hamburg in die Kategorie „A“ des GVFG-Bundesprogramms endgültig aufgenommen.