

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/10204 –

Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken in Hessen

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) betrug die Streckenlänge im Jahr 2022 in Hessen 2 499 km. Diese Angabe bezieht sich auf das Infrastrukturkataster (ISK).

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

Nach Auskunft der DB AG war im Jahr 2022 das Streckennetz in Hessen 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	2 499
Schienenpersonennahverkehr	2 451
Schienenpersonenfernverkehr	2 174

Quelle: DB AG

3. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Hessen seit 1994 stillgelegt worden (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt auflisten)?
5. Welche Bahnstrecken wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Hessen 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 die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/24290 verwiesen. Angaben zu Stilllegungen ab 1994 können der Homepage des EBA unter folgender Adresse entnommen werden: https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Stilllegung/ListenStatistiken/listenstatistiken_node.html.

4. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Hessen 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:

- 1995: Frankfurt Mühlberg – Offenbach Ost mit Tunnel Offenbach und Strecke nach Hanau, ca. 15 km, S-Bahn,
- 1997: Frankfurt Stresemannallee – Darmstadt, ca. 25 km, S-Bahn,
- 1998: Eichenberger Kurve, ca. 1 km in Hessen, Regionalverkehr,
- 1998: Reaktivierung Korbach – Volkmarsen, ca. 29 km, Regionalverkehr,
- 1999: Reaktivierung Korbach – Korbach Süd, ca. 1 km, Regionalverkehr,
- 2002: Köln – Rhein/Main, ca. 72 km in Hessen, Schnellfahrstrecke bis 300 km/h; mit Kurve Anbindung an Wiesbaden, ca. 13 km, 160 km/h,
- 2003: Rodgau S-Bahn inkl. Reaktivierung Offenbach-Bieber – Dietzenbach, ca. 10 km, S-Bahn,
- 2011: Reaktivierung Darmstadt-Eberstadt – Pfungstadt, ca. 2 km, Regionalverkehr,
- 2015: Reaktivierung Korbach Süd – Frankenberg, ca. 30 km, Regionalverkehr,
- 2019: Anbindung Gateway Gardens, ca. 2 km, S-Bahn.

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

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

Nach Auskunft der DB AG werden keine systematischen Aufstellungen im Sinne der Fragestellung geführt.

8. Auf welchen Strecken in Hessen 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 Hessen 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
3500	Wiesbaden – Bad Schwalbach, (Aartalbahn, hessischer Teil)	Land
3705	Grünberg – Lollar (Lumdatalbahn)	Land
2854	Frankenberg – Battenberg (Kurahessenbahn)	Land
3740	Wölfersheim-Södel – Hungen (Horloffthalbahn)	Land
3950	Kirchhain (Bez. Kassel) – Nieder Ofleiden – Burg- und Nieder-Gemünden (Ohmtalbahn)	Land
6707/6703	Gerstungen – Heimboldshausen – Bad Salzungen (Werratalbahn)	Land

Quelle: Auskunft der DB AG sowie Anmeldungen zum GVFG

9. Welche Wiederinbetriebnahmen von Strecken in Hessen 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 GVFG. Ansonsten wird auf die Antwort zu der Frage 8 verwiesen.

10. Welche Wiederinbetriebnahmen von Bahnstrecken sind in Hessen 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 Hessen enthalten.

11. In welcher Höhe plant die Bundesregierung Investitionen für die Umsetzung des Bedarfsplans Schiene auf Basis der mittelfristigen Finanzplanung in Hessen (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 Hessen ist im Lichte der noch zu vereinbarenden Finanzierung der DB InfraGO AG zu entscheiden.

Bedarfsplan Schiene – geplante Investitionen in Hessen 2024 bis 2027				
Jahr	2024	2025	2026	2027
Mio. Euro	83	118	152	144

12. Für welche Bahnstrecken in Hessen 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 Hessen für folgende Vorhaben Mittel im Rahmen des GVFG beantragt worden:

- S-Bahn Rhein-Main, Frankfurt-Flughafen – Frankfurt Stadion (Gateway Gardens), Fördertatbestand Neu- und Ausbau, Mittel gemäß GVFG bewilligt,
- S-Bahn Rhein-Main, Frankfurt (West) – Bad Vilbel – Friedberg, 4-gleisiger Ausbau, 1. Bauabschnitt, Fördertatbestand Neu- und Ausbau, Mittel gemäß GVFG bewilligt.

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

Nach Auskunft der DB AG befinden sich die in Hessen liegenden Schienenprojekte bzw. Streckenanteile des Vordringlichen Bedarfs, mit Ausnahme der ABS/NBS Hanau/Gießen – Fulda, ABS Dortmund/Köln – Frankfurt am Main und ABS/NBS Mainz – Frankfurt am Main, vorwiegend in Realisierung oder in Planung:

- Projektbündel 4: ABS/NBS Frankfurt am Main – Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – Ingolstadt – München (in Planung),
- Projektbündel 5: ABS/NBS Hanau/Gießen – Fulda (Projektidee),
- Projektbündel 5: ABS/NBS Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – Fulda (in Planung),
- Projektbündel 6: ABS Dortmund/Köln – Frankfurt am Main (Projektidee),
- Projektbündel 6: ABS/NBS Mainz – Frankfurt am Main (Projektidee),
- Projektbündel 6: ABS/NBS Frankfurt am Main – Mannheim (in Planung),
- Projektbündel 6: ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau (in Planung),
- Großknoten Frankfurt am Main (in Planung),
- Maßnahmen des 740m-Netzes (in Planung / in Realisierung / realisiert),
- KV Terminals Frankfurt am Main Ost und Malsfeld-Beiseförth (beide in Planung).

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

- „Knoten Frankfurt“,
- „Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe“, u. a. für das KV-Terminal Frankfurt am Main-Ost
- „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 beschrieben.

Diese sind den in der Antwort zur Frage 13 genannten Projektbündeln zugeordnet.

Aktuell befindet sich folgendes Vorhaben in Hessen im potenziellen Bedarf des Bedarfsplans:

- Korridor Mittelrhein: Zielnetz II.

Bei Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens kann dieses 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 Hessen geflossen (bitte für Reaktivierung, Neubau und Ausbau und jeweils nach Jahren einzeln angeben)?

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

BFH gemäß GVFG-Bundesprogramm in Hessen	
Jahr	BFH in Mio. Euro (Ist-Ausgaben)
1994	94
1995	59
1996	50
1997	34
1998	23
1999	19
2000	17
2001	18
2002	36
2003	30
2004	17
2005	16
2006	19
2007	11
2008	16
2009	17
2010	15
2011	8
2012	11
2013	5
2014	0
2015	1
2016	24
2017	54
2018	63
2019	78
2020	70
2021	92

BFH gemäß GVFG-Bundesprogramm in Hessen	
Jahr	BFH in Mio. Euro (Ist-Ausgaben)
2022	142
2023	172*
Gesamt	1 209*

* Stand: 31. Dezember 2023

Eine Differenzierung der Fördertatbestände in Neu- und Ausbau bzw. Reaktivierung bestand vor dem Jahr 2020 im Rahmen des GVFG nicht.

Die abgerufenen Bundesfinanzhilfen gemäß GVFG für das Land Hessen ab dem Jahr 2020 stellen sich für den Fördertatbestand Neu- und Ausbaumaßnahmen folgendermaßen dar:

Jahr	kommunale Vorhaben in Mio. Euro	Vorhaben DB in Mio. Euro
2020	12,5	57,5
2021	28,8	63,6
2022	58,3	83,4
2023	73,3	98,8

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

Jahr	Mio. Euro
2005	9,3
2006	17,8
2007	9,9
2008	24,3
2009	16,0
2010	15,0
2011	14,5
2012	10,7
2013	5,7
2014	12,2
2015	12,0
2016	16,5
2017	25,2
2018	39,7
2019	77,1
2020	77,1
2021	90,6
2022	112,6

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

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

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

* Stand: 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 Hessen 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 Hessen 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 Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (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.

Mit dem Land Hessen fanden in der aktuellen Legislaturperiode bisher keine gezielten Gespräche für Vorhaben zur Wiederinbetriebnahme stillgelegter Bahnstrecken mit Vertreterinnen oder Vertretern des BMDV statt.

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

Nach Auskunft der DB AG sind 68 Prozent der Streckenkilometer in Hessen elektrifiziert.

20. Wie viel Prozent des Schienennetzes in Hessen sollen bis 2030 elektrifiziert sein?
- Wie soll die Elektrifizierung jeweils umgesetzt werden, und durch wen?
 - Welche Bahnstrecken in Hessen 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 der 4-gleisige Ausbau Frankfurt West – Bad Vilbel (ca. 13 km) im Bau und der 4-gleisige Ausbau Bad Vilbel – Friedberg (ca. 17 km), die Wallauer Spange (ca. 4 km) und die Elektrifizierung Bad Vilbel – Glauburg-Stockheim (ca. 31 km) in Planung. Damit wird die Elektrifizierungsquote bis 2030 auf ca. 70 Prozent steigen.

Durch geplante Elektrifizierungen und Neubaustrecken wird sich der Elektrifizierungsgrad in Hessen perspektivisch weiter erhöhen. Zum Beispiel sind die Neubaustrecken Frankfurt – Mannheim, Gelnhausen – Fulda und Fulda – Gerstungen, der 4-gleisige Ausbau Hanau – Gelnhausen und die Nordmainische S-Bahn in Planung. Eine Inbetriebnahme wird jeweils nach 2030 erfolgen.

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

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

Die Bundesregierung erhebt keine Angaben zu Inbetriebnahmen und Stilllegungen/Wegfall von Gleisanschlüssen oder zur Entwicklung der Anzahl vorhandener Gleisanschlüsse. Nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 GG sind die Länder zuständig. Nach Mitteilung der DB AG wurden in Hessen seit Beginn der 20. Legislaturperiode drei neue Infrastrukturanschlussverträge bei der DB InfraGO AG in Betrieb genommen; im gleichen Zeitraum fielen drei Gleisanschlüsse weg. Ende 2023 waren demnach in Hessen 125 Gleisanschlüsse bei der DB InfraGO AG vorhanden.

In den Jahren 2022 und 2023 hat die Bundesregierung in Hessen keine neuen oder zu reaktivierenden Gleisanschlüsse gefördert.

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 Hessen?

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 Hessen 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 Hessen 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 im Jahr 2024 und 2025 eine Planrechtsentscheidung, d. h. Planfeststellungsbeschluss oder Plangenehmigung, zu erwarten:

- Nordmainische S-Bahn, Planfeststellungsabschnitt 1, Frankfurt(M)
- Nordmainische S-Bahn, Planfeststellungsabschnitt 2, Maintal
- ESTW Obere Lahn, Planfeststellungsabschnitte 1-4
- ABS5 Fulda – Ffm, PFB 5.16 – 5. PÄ Stadt Gelnhausen, viergleisiger Streckenausbau
- Reaktivierung der Horloffalbahn.

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

Folgende Planfeststellungsverfahren laufen nach Auskunft des EBA derzeit in Hessen.

Vorhaben	Verfahrensstand
Nordmainische S-Bahn, Planfeststellungsabschnitt 1, Frankfurt am Main	in Bearbeitung (EBA)
Nordmainische S-Bahn, Planfeststellungsabschnitt 2, Maintal	in Bearbeitung (EBA)
Nordmainische S-Bahn, Planfeststellungsabschnitt 3, Hanau;	im Anhörungsverfahren (Land)
S 6, 2. Baustufe, 4-gleisiger Ausbau Bad Vilbel-Friedberg;	im Anhörungsverfahren (Land)
ESTW Obere Lahn, Planfeststellungsabschnitt 1	im Anhörungsverfahren (EBA)
ESTW Obere Lahn, Planfeststellungsabschnitt 2	im Anhörungsverfahren (EBA)
ESTW Obere Lahn, Planfeststellungsabschnitt 3	im Anhörungsverfahren (EBA)

Vorhaben	Verfahrensstand
ESTW Obere Lahn, Planfeststellungsabschnitt 4	im Anhörungsverfahren (EBA)
ABS5 Fulda – Ffm, PFB 5.16 – 5. PÄ Stadt Gelnhausen, viergleisiger Streckenausbau	im Anhörungsverfahren (EBA)
Reaktivierung der Horloffthalbahn	im Anhörungsverfahren (EBA)

Quelle: EBA

27. Für welche Vorhaben (Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken [inklusive Brücken]) in Hessen 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 Ländern.

28. Welcher Finanzierungsbedarf ergibt sich für die Vorhaben (Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken [inklusive Brücken]) in Hessen 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-, Ausbau- und Neubauvorhaben von Schienenstrecken in Hessen in die Kategorie „A“ des GVFG-Bundesprogrammes endgültig aufgenommen.

