

## **Antwort der Bundesregierung**

### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/10267 –**

#### **Reaktivierung bzw. Ausbau bzw. Neubau von Schienenstrecken in Baden- Württemberg**

##### 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; [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 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. [www.vdv.de/reaktivierung-bahnstrecken.aspx](http://www.vdv.de/reaktivierung-bahnstrecken.aspx)). Dementsprechend hat die Ampelkoalition in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart: „Wir werden ein Programm ‚Schnelle Kapazitätserweiterung‘ auflegen, Barrierefreiheit und Lärmschutz verbessern, Bahnhoferprogramme 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](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 Baden-Württemberg heute befahren?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) betrug die Streckenlänge im Jahr 2022 in Baden-Württemberg 3.343 km. Diese Angabe bezieht sich auf das Infrastrukturkataster (ISK).

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

Nach Auskunft der DB AG war im Jahr 2022 das Streckennetz in Baden-Württemberg 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	3 299
Schienenpersonennahverkehr	3 329
Schienenpersonenfernverkehr	3 152

Quelle: DB AG

3. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Baden-Württemberg seit 1994 stillgelegt worden (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt auflisten)?
5. Welche Bahnstrecken wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Baden-Württemberg 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](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Stilllegung/ListenStatistiken/listenstatistiken_node.html).

4. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Baden-Württemberg 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:

- 1999: Reaktivierung Laupheim West – Laupheim Stadt, ca. 3 km, Regionalverkehr,  
 2001: Stuttgart Flughafen – Filderstadt, ca. 3 km, S-Bahn,  
 2004: Rastatt Süd – Offenburg, ca. 44 km, Schnellfahrstrecke bis 250 km/h,  
 2006: Reaktivierung Müllheim – Mulhouse, ca. 5 km in Deutschland, Regionalverkehr,  
 2011: Südkurve Laupheim, < 1 km, Regionalverkehr,  
 2012: Schliengen – Haltingen mit dem Katzenbergtunnel, ca. 17 km, Schnellfahrstrecke bis 250 km/h,  
 2022: Wendlingen – Ulm, ca. 60 km, Schnellfahrstrecke bis 250 km/h.

6. Auf welchen der genannten stillgelegten Strecken in Baden-Württemberg sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gleisanlagen noch vorhanden?  
 7. Auf welchen der genannten stillgelegten Strecken in Baden-Württemberg sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gleisbetten 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 Baden-Württemberg 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 Baden-Württemberg 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
4901	Lauffen – Leonbronn (Zabergäubahn)	Land
9410	Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt (Krebsbachtalbahn)	Land
4831	Ludwigsburg – Möglingen – Markgröningen (Markgröninger Bahn)	Land
4025/9429	Karlsruhe – Eggenstein – Graben-Neudorf (Hardtbahn)	Land

Nummer	Strecke	Bemühungen von
4600	Plochingen – Immendingen (Obere Neckartalbahn)	Land
4630/9466/ 4634/9460	Tübingen – Sigmaringen/Hechingen – Gammertingen/Balingen – Rottweil/Eyach – Hechingen (Zollernalbbahn)	Land
4730	Göppingen – Bad Boll (Voralbbahn)	Land
4242	Rastatt – Wintersdorf (– Roeschwoog, F – Haguenau, F)	Land
4101/3601	Mannheim-Friedrichsfeld – Heidelberg-Wieblingen	Land
4403	Lauchringen – Weizen (Wutachtalbahn/Sauschwänzlebahn)	Land
4602	Engstingen – Schelklingen (Schwäbische-Alb-Bahn)	Land
4720	Stuttgart-Untertürkheim – Kornwestheim Pbf (Schusterbahn)	Land
4310	Breisach-Grenze D/F – Colmar (Breisacher Bahn)	Land
4861	Filderstadt-Bernhausen – Neuhausen (Filderbahn)	Land

Quelle: BMDV (Anmeldungen zum GVFG) und Auskunft der DB AG

9. Welche Wiederinbetriebnahmen von Strecken in Baden-Württemberg befürwortet die Bundesregierung (bitte einzeln auflisten 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 Frage 8 verwiesen.

10. Welche Wiederinbetriebnahmen von Bahnstrecken sind in Baden-Württemberg 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 Baden-Württemberg enthalten.

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

Bedarfsplan Schiene – geplante Investitionen in Baden-Württemberg 2024 – 2027				
Jahr	2024	2025	2026	2027
Mio. Euro	332	330	246	279

12. Für welche Bahnstrecken in Baden-Württemberg sind Mittel im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (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 Baden-Württemberg für folgende Vorhaben Mittel im Rahmen des GVFG beantragt und bewilligt worden:

Vorhaben mit den Fördertatbestand Neu- und Ausbau

- S-Bahn Breisgau, Müllheim – Neuenburg,
- S-Bahn Breisgau, Titisee – Seebrugg,
- S-Bahn Breisgau, Höllentalbahn,
- S-Bahn Breisgau, Höllentalbahn Ost,
- S-Bahn Breisgau, Breisacher Bahn,
- Stadtbahn Heilbronn-Nord, Neckarsulm – Bad Rappenau,
- Nahschnellverkehr Rhein-Neckar, Mannheim – Wiesloch-Walldorf,
- S-Bahn Stuttgart, S60 Böblingen – Renningen,
- Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, Modul 1.

Vorhaben mit den Fördertatbestand Elektrifizierung

- S-Bahn Breisgau, Höllentalbahn Ost,
- S-Bahn Breisgau, Breisacher Bahn,
- Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, Modul 1.

Vorhaben mit den Fördertatbestand Reaktivierung

S-Bahnverlängerung Bernhausen – Neuhausen.

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

Nach Auskunft der DB AG befinden sich die in Baden-Württemberg liegenden Schienenprojekte bzw. Streckenanteile des Vordringlichen Bedarfs, mit Ausnahme der „ABS/NBS Mannheim – Stuttgart – Ulm“ und „ABS Stuttgart – Nürnberg“ in Planung, in Realisierung bzw. sind realisiert:

- ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden (realisiert),
- ABS Kehl – Appenweier (realisiert (Rheinbrücke Kehl)),
- ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg (in Realisierung/realisiert (NBS Wendlingen – Ulm)),
- Projektbündel 6: ABS/NBS Frankfurt am Main – Mannheim (in Planung),

- Projektbündel 6: ABS/NBS Mannheim – Karlsruhe (in Planung),
- Projektbündel 6: ABS/NBS Mannheim – Stuttgart – Ulm (Projektidee),
- Projektbündel 7: ABS/NBS Karlsruhe – Basel (in Planung/in Realisierung),
- Projektbündel 7: ABS Appenweier – Kehl – Grenze D/F (in Planung),
- ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (realisiert),
- ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (in Planung),
- Großknoten Mannheim (in Planung),
- ABS Stuttgart – Nürnberg (Projektidee),
- Maßnahmen des 740m-Netzes (in Planung/in Realisierung/realisiert),
- KV-Terminals Basel-Weil am Rhein (in Planung), Karlsruhe (in Realisierung), Kornwestheim 1./2. Baustufe (in Realisierung/in Planung), Ulm (in Realisierung).

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

- „ABS Stuttgart – Backnang – Nürnberg“,
- „ABS Kehl – Appenweier“,
- „ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)“,
- „Knoten Mannheim“,
- „Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe“, für die KV-Terminals Basel-Weil am Rhein, Karlsruhe, Kornwestheim, Ulm,
- „Maßnahmen des Planfalls Deutschland-Takt“, unter [https://bvwp-projekte.de/schiene\\_2018/M-001-V01/2022-09-01\\_Abschlussbericht\\_Deutschlandtakt\\_3-00.pdf](https://bvwp-projekte.de/schiene_2018/M-001-V01/2022-09-01_Abschlussbericht_Deutschlandtakt_3-00.pdf) beschrieben. Diese sind den in der Antwort zur Frage 13 genannten Projektbündeln zugeordnet.

Aktuell befindet sich folgendes Vorhaben in Baden-Württemberg im potenziellen Bedarf des Bedarfsplans:

- ABS Öhringen – Schwäbisch Hall.

Bei Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens steigt dieses Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf auf. Dies bildet die Voraussetzung für den Beginn einer Planung.

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

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

BFH gemäß GVFG-Bundesprogramm in Baden-Württemberg	
Jahr	BFH in Mio. Euro (Ist-Ausgaben)
1994	62
1995	49
1996	36
1997	35
1998	34
1999	26
2000	34
2001	32
2002	45
2003	46
2004	43
2005	32
2006	54
2007	40
2008	43
2009	53
2010	69
2011	59
2012	62
2013	116
2014	112
2015	113
2016	112
2017	99
2018	148
2019	40
2020	65
2021	59
2022	278
2023	235*
Gesamt	2 231*

\* 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 Baden-Württemberg ab dem Jahr 2020 stellen sich folgendermaßen dar.

Fördertatbestand	kommunale Vorhaben			Vorhaben DB	
	Neu- und Ausbau	Reaktivierung	Elektrifizierung	Neu- und Ausbau	Elektrifizierung
Jahr	Mio. Euro	Mio. Euro	Mio. Euro	Mio. Euro	Mio. Euro
2020	18,5			47,0	
2021	40,0		11,7	7,5	
2022	207,0	1,2	7,6	62,4	
2023		123,0*		28,9	83,2

\* vorhabenbezogene Verwendungsnachweise liegen dem BMDV noch nicht vor

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

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

Jahr	Mio. Euro
2005	76,9
2006	92,2
2007	94,2
2008	52,6
2009	134,3
2010	42,0
2011	62,1
2012	66,7
2013	50,1
2014	44,4
2015	101,5
2016	147,6
2017	462,0
2018	624,2
2019	573,7
2020	407,9
2021	786,4
2022	372,5

16. Wie viel der zur Verfügung gestellten Mittel wurden im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz 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 Schienenstrecken in Baden-Württemberg 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 Baden-Württemberg 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 Gespräche von Bundesminister Wissing mit dem Ministerpräsidenten des Landes Baden-Württemberg Kretschmann zu den ehemaligen grenzüberschreitenden Bahnstrecken Freiburg – Colmar (FR) und Raststatt – Hagenau (FR) hinsichtlich einer eventuellen Wiederinbetriebnahme statt.

Des Weiteren fanden mit dem Land Baden-Württemberg Abstimmungsgespräche auf Arbeitsebene zu dem Projekt Reaktivierung der Zabergäubahn in Zusammenhang mit dem GVFG statt. Dabei wurden Sachstände dargestellt sowie Abstimmungen zur Erstellung der erforderlichen Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) getroffen.

19. Wie viel Prozent des Schienennetzes in Baden-Württemberg sind elektrifiziert?

Nach Auskunft der DB AG sind 72 Prozent der Streckenkilometer in Baden-Württemberg elektrifiziert.

20. Wie viel Prozent des Schienennetzes in Baden-Württemberg sollen bis 2030 elektrifiziert sein?
- Wie soll die Elektrifizierung jeweils umgesetzt werden, und durch wen?
  - Welche Bahnstrecken in Baden-Württemberg 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 Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel in den Abschnitten Karlsruhe – Rastatt, Müllheim – Auggen und Haltingen – Weil (zusammen ca. 28 km) sowie der Ausbau Stuttgart 21 (ca. 57 km) im Bau. Die Elektrifizierung Basel – Erzingen (Hochrheinbahn, ca. 73 km in Deutschland) ist in Planung. Damit wird die Elektrifizierungsquote in Baden-Württemberg bis 2030 auf ca. 74 Prozent steigen. Zusätzlich werden in Baden-Württemberg „Oberleitungsinseln“ z. B. im Netz Ortenau (um Offenburg) eingerichtet, um dort mit Akkuzügen fahren zu können.

Durch geplante Elektrifizierungen und Neubaustrecken wird sich der Elektrifizierungsgrad in Baden-Württemberg perspektivisch weiter erhöhen. Beispielsweise sind die Aus- und Neubaustrecken Mannheim – Karlsruhe und Karlsruhe – Basel im Abschnitt Appenweier – Kenzingen – Müllheim und die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn Radolfzell – Friedrichshafen in Planung. Eine Inbetriebnahme wird jeweils nach 2030 erfolgen.

21. Wie viele neue Gleisanschlüsse sind seit Beginn der 20. Legislaturperiode in Baden-Württemberg in Betrieb genommen worden (bitte einzeln auflisten)?
22. Wie viele Gleisanschlüsse sind seit Beginn der 20. Legislaturperiode Baden-Württemberg weggefallen (bitte einzeln auflisten)?
29. Wie hat sich die Anzahl der Gleisanschlüsse in den Jahren 2022 und 2023 in Baden-Württemberg 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 Baden-Württemberg seit Beginn der 20. Legislaturperiode zwei neue Infrastrukturanschlussverträge bei der DB InfraGO AG in Betrieb genommen; im gleichen Zeitraum fielen fünf Gleisanschlüsse weg. Ende 2023 waren demnach in Baden-Württemberg 271 Gleisanschlüsse bei der DB InfraGO AG vorhanden.

2022 wurden in Baden-Württemberg zwei, 2023 ein Förderbescheid für neue oder zu reaktivierende Gleisanschlüsse erlassen. Dafür wurden 2022 rund 830 000 Euro, 2023 rd. 1,0 Mio. Euro Fördermittel verausgabt.

23. Mit welchen Baupreissteigerungen rechnet die Bundesregierung im Bereich der Reaktivierung bzw. dem Ausbau bzw. dem Neubau von Schienenstrecken (inklusive Brücken) in den Jahren 2024 und 2025 in Baden-Württemberg?

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 Baden-Württemberg 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 Baden-Württemberg 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:

- Ausbau- und Elektrifizierung der Hochrheinbahn, PFA 2 Staatsgrenze Grenzacher Horn – Landkreisgrenze Lörrach/Waldshut,
- Ausbau- und Elektrifizierung der Hochrheinbahn, PFA 3 Landkreisgrenze Lörrach/Waldshut – Gemeindegrenze Dogern/Waldshut,
- Ausbau- und Elektrifizierung der Hochrheinbahn, PFA 4 Gemeindegrenze Dogern/Waldshut – Bf Erzingen Staatsgrenze,
- ABS/NBS Karlsruhe – Basel, PFA 8.2 Freiburg – Schallstadt,
- ABS/NBS Karlsruhe – Basel, PFA 8.3 Bad Krozingen,
- ABS/NBS Karlsruhe – Basel, PFA 8.4 Bad Krozingen – Müllheim,
- POS Süd, PFA 2, Änderung der Strecke 4260 Kehl – Appenweier.

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

Folgende Planfeststellungsverfahren laufen derzeit in Baden-Württemberg.

Vorhaben	Verfahrensstand
Ausbau- und Elektrifizierung der Hochrheinbahn, PFA 2 Staatsgrenze Grenzacher Horn – Landkreisgrenze Lörrach/Waldshut	Beschluss wird erstellt.
Ausbau- und Elektrifizierung der Hochrheinbahn, PFA 3 Landkreisgrenze Lörrach/Waldshut – Gemeindegrenze Dogern/Waldshut	im Anhörungsverfahren
Ausbau- und Elektrifizierung der Hochrheinbahn, PFA 4 Gemeindegrenze Dogern/Waldshut – Bf Erzingen Staatsgrenze	Beschluss wird erstellt.
ABS/NBS Karlsruhe – Basel, PFA 8.0 Kenzingen – Riegel/Malterdingen	im Anhörungsverfahren
ABS/NBS Karlsruhe – Basel, PFA 8.2 Freiburg – Schallstadt	Beschluss wird erstellt.
ABS/NBS Karlsruhe – Basel, PFA 8.3 Bad Krozingen	Anhörungsverfahren ist abgeschlossen; VT hat Planänderungsunterlagen eingereicht, weshalb ein Verfahren nach § 73 Abs. 8 VwVfG mit erneuter Beteiligung TöB, Vereinigung und Dritter durchgeführt werden muss

Vorhaben	Verfahrensstand
ABS/NBS Karlsruhe – Basel, PFA 8.4 Bad Krozingen – Müllheim	Anhörungsverfahren ist abgeschlossen; VT hat die Einreichung von Planänderungsunterlagen angekündigt; Verfahren nach § 73 Absatz 8 VwVfG mit erneuter Beteiligung TöB, Vereinigung und Dritter muss durchgeführt werden
POS Süd, PFA 2, Änderung der Strecke 4260 Kehl – Appenweier	Anhörungsverfahren abgeschlossen; VT hat Unterlagen geändert; voraussichtlich erneute Beteiligung nach § 73 Absatz 8 VwVfG erforderlich

Quelle: EBA

27. Für welche Vorhaben (Reaktivierung bzw. Ausbau bzw. Neubau von Schienenstrecken (inklusive Brücken)) in Baden-Württemberg 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 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 bzw. Ausbau bzw. Neubau von Schienenstrecken (inklusive Brücken)) in Baden-Württemberg 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 GVFG im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms gefördert werden sollen, wird von den Ländern vorgeschlagen. Der Bund hat diesbezüglich kein Initiativrecht.

Im Land Baden-Württemberg sind folgende Vorhaben endgültig in die Kategorie „A“ des GVFG-Bundesprogramms aufgenommen und die anteiligen BFH gemäß GVFG bis 2023 (vorhabenscharfe Einplanungen für das Jahr 2024 liegen dem BMDV noch nicht vor) stellen sich derzeit folgendermaßen dar.

	Gesamtkosten in Mio. Euro	zwf. Kosten in Mio. Euro	BFH gesamt in Mio. Euro	BFH bis 2022 in Mio. Euro	BFH im Jahr 2023 in Mio. Euro
<b>DB-Vorhaben</b>					
<b>Fördertatbestand Neu- und Ausbau</b>					
Höllentalbahn Ost	31,72	31,40	23,55	0	23,05
Breisacher Bahn	143,68	124,81	93,61	0	0
<b>Fördertatbestand Elektrifizierung</b>					
Höllentalbahn Ost	98,52	98,29	88,46	0	83,22
Breisacher Bahn	43,94	32,86	29,57	0	0
<b>Kommunale Vorhaben</b>					
<b>Fördertatbestand Neu- und Ausbau</b>					

	Gesamtkosten in Mio. Euro	zwf. Kosten in Mio. Euro	BFH gesamt in Mio. Euro	BFH bis 2022 in Mio. Euro	BFH im Jahr 2023 in Mio. Euro
Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, Modul 1	83,37	70,01	52,51	23,18	*
Fördertatbestand Elektrifizierung					
Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, Modul 1	39,79	34,09	30,68	19,26	*
Fördertatbestand Reaktivierung					
S-Bahn Verlänge- rung Bernhausen – Neuhausen	210,06	190,03	171,03	1,16	*

\* vorhabenbezogene Verwendungsnachweise liegen dem BMDV noch nicht vor

