

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/10152 –

Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken in Niedersachsen und Bremen

Vorbemerkung der Fragesteller

Im ihrem Koalitionsvertrag haben sich 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 Niedersachsen und Bremen heute befahren?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) betrug die Streckenlänge im Jahr 2022 in Niedersachsen und Bremen 3 531 km. Diese Angabe bezieht sich auf das Infrastrukturkataster (ISK).

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

Nach Auskunft der DB AG war im Jahr 2022 das Streckennetz in Niedersachsen und Bremen 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.

Streckenlänge	Niedersachsen km	Bremen km
Güterverkehr	3.378	130
Schienenpersonennahverkehr	3.304	121
Schienenpersonenfernverkehr	3.040	112

Quelle: DB AG

3. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Niedersachsen und Bremen seit 1994 stillgelegt worden (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt auflisten)?
5. Welche Bahnstrecken wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Niedersachsen und Bremen 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 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes – AEG i. V. m. § 3 des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes – 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. Angaben zu Stilllegungen ab 1994 können der Homepage des EBA unter folgender Adresse entnommen werden: www.eba.bund.de/DE/Themen/Stilllegung/Listen/Statistiken/listenstatistiken_node.html.

4. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Niedersachsen und Bremen 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:

- 1996: Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt bis Vienenburg, ca. 5 km, Regionalverkehr
- 1997: Hannover–Seelze, ca. 11 km, S-Bahn
- 1998: Eichenberger Kurve, ca. 1 km in Niedersachsen, Regionalverkehr
- 1998: Weddeler Schleife, ca. 21 km, 160 km/h, Mischverkehr
- 1998: Hannover–Berlin, in Niedersachsen ca. 11 km, Schnellfahrstrecke bis 250 km/h
- 1998: Hannover–Lehrte, ca. 16 km, S-Bahn
- 2000: Langenhagen Pferdemarkt–Hannover Flughafen, ca. 3 km, S-Bahn
- 2000: Hannover–Langenhagen Pferdemarkt, ca. 11 km, S-Bahn
- 2000: Hannover Bismarckstraße–Hannover Messe/Laatzen, ca. 4 km, S-Bahn

6. Auf welchen der genannten stillgelegten Strecken in Niedersachsen und Bremen sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gleisanlagen noch vorhanden?
7. Auf welchen der genannten stillgelegten Strecken in Niedersachsen und Bremen 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 Niedersachsen und Bremen 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 Niedersachsen und Bremen 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
1280	Buchholz–Maschen–Hamburg–Harburg	Land
1722	Braunschweig–Gliesmarode–Harvesse	Aufgabenträger RVB
1940	Helmstedt–Schöningen	Aufgabenträger RVB
1923	Salzgitter–Lichtenberg–SZ–Fredenberg–Salzgitter–Lebenstedt (–Braunschweig)	Land + Aufgabenträger RVB
1260	Stade–Bremervörde (–Hammah–Himmelpforten)	Land
9203	Neuenhaus–Coevorden (NL)	Land
9111	Lüneburg–Soltau	Land
1260	Stade–Bremervörde	Land
1722	Braunschweig–Harvesse	Land

Quelle: Auskunft der DB AG sowie Anmeldungen zum GVFG

9. Welche Wiederinbetriebnahmen von Strecken in Niedersachsen und Bremen 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. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

10. Welche Wiederinbetriebnahmen von Bahnstrecken sind in Niedersachsen und Bremen 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 Niedersachsen und Bremen enthalten.

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

Bedarfsplan Schiene – geplante Investitionen in Niedersachsen und Bremen 2024 bis 2027				
Jahr	2025	2026	2024	2027
Mio. Euro Niedersachsen	27	21	51	0
Mio. Euro Bremen	0	0	0	0

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

Nach Auskunft der DB AG befinden sich die in Niedersachsen und Bremen liegenden Schienenprojekte bzw. Streckenanteile des Vordringlichen Bedarfs mit Ausnahme der ABS Büchen–Lüneburg (Projektidee) vorwiegend in Realisierung oder Planung.

- ABS Oldenburg–Wilhelmshaven (realisiert)
- Projektbündel 2: ABS/NBS Hannover–Hamburg (in Planung)
- Projektbündel 3: ABS Bremerhaven–Bremen–Langwedel–Uelzen (in Planung)
- Projektbündel 3: ABS Magdeburg–Stendal–Uelzen (in Planung/in Realisierung)
- Projektbündel 3: ABS Wunstorf–Verden–Rotenburg (in Planung)
- Projektbündel 3: ABS Lehrte–Braunschweig–Magdeburg (in Planung)
- Projektbündel 8: ABS/NBS Hannover–Bielefeld–Hamm (in Planung)
- Projektbündel 8: ABS Berlin–Hannover (in Planung)
- Projektbündel 10: ABS Oldenburg–Bremen (Projektidee)
- Projektbündel 10: ABS Oldenburg–Emden (Projektidee)
- Großknoten Hannover (in Planung)
- ABS Cuxhaven–Stade (in Planung)
- Maßnahmen des 740m-Netzes (in Planung/realisiert), KV-Terminal Hannover-Lehrte (realisiert).

14. Welche Prüfschritte hat die Bundesregierung bereits bei Bahnstrecken in Niedersachsen und Bremen unternommen, die der Bedarfskategorie „Potenzieller Bedarf“ zugeordnet sind (bitte je Bahnstrecke im „Potenziellen Bedarf“ auflisten)?

Die Vorhaben des Potenziellen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan 2030 – BVWP 2030 wurden inzwischen nach der BVWP-Methodik volkswirtschaft-

lich bewertet. Im Ergebnis konnten folgende Niedersachsen und Bremen räumlich zugeordnete Vorhaben mit einer nachgewiesenen Wirtschaftlichkeit in den vordringlichen Bedarf aufgenommen werden:

- „ABS Lübeck–Lüneburg“
- „ABS Lehrte/Hameln–Braunschweig–Magdeburg–Falkenberg“
- „ABS Stade–Cuxhaven“
- „Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe“, u. a. für das KV-Terminal Hannover-Lehrte

Maßnahmen des Planfalls Deutschland-Takt sind unter https://bvwp-projekt.e.de/schiene_2018/M-001-V01/2022-09-01_Abschlussbericht_Deutschlandtakt_3-00.pdf beschrieben. Diese sind den in der Antwort zu Frage 13 genannten Projektbündeln zugeordnet.

Aktuell befinden sich folgende Vorhaben in Niedersachsen und Bremen im potenziellen Bedarf des Bedarfsplans:

- ABS Bremerhaven–Bremervörde–Rotenburg–Verden
- ABS Grenze D/NL–Bad Bentheim–Löhne
- ABS Oldenburg–Osnabrück
- 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 Niedersachsen und Bremen geflossen (bitte für Reaktivierung, Neubau und Ausbau und jeweils nach Jahren einzeln angeben)?

Die Bundesfinanzhilfen (BFH) gemäß dem GVFG-Bundesprogramm für Niedersachsen und Bremen seit 1994 stellen sich folgendermaßen dar:

Jahr	BFH für Niedersachsen in Mio. Euro (Ist-Ausgaben)	BFH für Bremen in Mio. Euro (Ist-Ausgaben)
1994	30	0
1995	43	0
1996	74	3
1997	25	7
1998	23	4
1999	16	1
2000	9	3
2001	2	5
2002	0	9
2003	0	4
2004	11	0
2005	13	1
2006	6	0
2007	5	14
2008	0	0
2009	3	4
2010	3	7

Jahr	BFH für Niedersachsen in Mio. Euro (Ist-Ausgaben)	BFH für Bremen in Mio. Euro (Ist-Ausgaben)
2011	0	13
2012	7	16
2013	3	12
2014	3	6
2015	1	1
2016	0	2
2017	0	0
2018	0	0
2019	0	0
2020	0	0
2021	0	0
2022	29	7
2023	33*	12*
Gesamt	339*	131*

* Stand: 31. Dezember 2023

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

Die abgerufenen BFH gemäß GVFG für das Land Niedersachsen 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	0	0
2021	0	0
2022	28,5	0
2023	8,2	24,5

Ab dem Jahr 2020 hat das Land Bremen nur für den Fördertatbestand Neu- und Ausbaumaßnahmen im kommunalen Bereich im Jahr 2022 in Höhe von 7 Mio. Euro und im Jahr 2023 in Höhe von 12 Mio. Euro BFH gemäß GVFG abgerufen.

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

Jahr	Niedersachsen	Bremen
	Mio. Euro	Mio. Euro
2005	15,9	0,0
2006	14,2	0,0
2007	12,1	0,0
2008	8,0	0,0
2009	10,1	0,0
2010	66,0	0,0
2011	118,5	0,0
2012	189,3	0,0
2013	102,2	0,0
2014	58,6	0,0
2015	16,1	0,0

Jahr	Niedersachsen	Bremen
	Mio. Euro	Mio. Euro
2016	31,2	0,0
2017	56,5	0,0
2018	107,7	0,0
2019	149,1	6,2
2020	162,3	4,0
2021	213,6	0,1
2022	215,5	0,1

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:

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 Niedersachsen und Bremen 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 Landesregierungen in Niedersachsen und Bremen 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 den Ländern Niedersachsen und Bremen fanden in der aktuellen Legislaturperiode bisher keine gezielten Gespräche für Vorhaben zur Wiederinbetriebnahme stillgelegter Bahnstrecken Vertreterinnen oder Vertretern des BMDV statt.

19. Wie viel Prozent des Schienennetzes in Niedersachsen und Bremen sind elektrifiziert?

Nach Auskunft der DB AG sind 62 Prozent der Streckenkilometer in Niedersachsen und 98 Prozent der Streckenkilometer in Bremen elektrifiziert.

20. Wie viel Prozent des Schienennetzes in Niedersachsen und Bremen sollen bis 2030 elektrifiziert sein?
- a) Wie soll die Elektrifizierung jeweils umgesetzt werden, und durch wen?
- b) Welche Bahnstrecken in Niedersachsen und Bremen 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 befindet sich die Elektrifizierung der Elektrischen Güterbahn (EGB) Wilhelmshaven Ölweiche–Wilhelmshaven Nord (ca. 4 km) in Planung. Damit wird die Elektrifizierungsquote bis 2030 steigen, bleibt aber gerundet bei ca. 62 Prozent der Streckenkilometer im Netz der DB in Niedersachsen. Zusätzlich werden in Niedersachsen im Netz Nordharz kurze Abschnitte elektrifiziert, um dort mit Akkuzügen fahren zu können.

Durch geplante Elektrifizierungsmaßnahmen und Neubaustrecken wird sich an Angaben der DB InfraGO AG der Elektrifizierungsgrad in Niedersachsen und Bremen perspektivisch weiter erhöhen. Z. B. sind ein Aus- und Neubau zwischen Hamburg, Hannover und Bremen, zwischen Bielefeld und Hannover, der dreigleisige Ausbau Elze–Nordstemmen und die Elektrifizierungsmaßnahmen Hameln–Elze und Stade–Cuxhaven in Planung, eine Inbetriebnahme wird voraussichtlich nicht bis 2030 erfolgen.

21. Wie viele neue Gleisanschlüsse sind seit Beginn der 20. Legislaturperiode in Niedersachsen und Bremen in Betrieb genommen worden (bitte einzeln auflisten)?
22. Wie viele Gleisanschlüsse sind seit Beginn der 20. Legislaturperiode in Niedersachsen und Bremen weggefallen (bitte einzeln auflisten)?
29. Wie hat sich die Anzahl der Gleisanschlüsse in den Jahren 2022 und 2023 in Niedersachsen und Bremen 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 des Grundgesetzes (GG) sind die Länder zuständig. Nach Mitteilung der DB AG sind in

Niedersachsen und Bremen seit Beginn der 20. Legislaturperiode ein Gleisanschluss bei der DB InfraGO AG in Betrieb gegangen und im gleichen Zeitraum ein Gleisanschluss weggefallen. Im Januar 2024 waren demnach in Niedersachsen und Bremen 265 Gleisanschlüsse vorhanden.

Für neue und reaktivierte Gleisanschlüsse in Niedersachsen und Bremen wurden 2022 und 2023 keine Förderbescheide erlassen.

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 Niedersachsen und Bremen?

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 Niedersachsen und Bremen 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 Niedersachsen und Bremen 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 in den Jahren 2024 und 2025 eine Planrechtsentscheidung, d. h. Planfeststellungsbeschluss oder Plangenehmigung, zu erwarten:

- Erneuerung EÜ Priel 3a und EÜ Priel 3b auf Wangerooe
- Änderung der EÜ über die B 215 in Verden
- ABS Uelzen–Stendal–Magdeburg–Halle (Ostkorridor Nord), PFA 1.1 LK Uelzen
- Änderung des Kreuzungsbauwerkes Walle in Bremen
- ABS Uelzen–Stendal–Magdeburg–Halle (Ostkorridor Nord), PFA 1.2 Lüchow-Dannenberg.

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

Folgende Planrechtsverfahren laufen derzeit in Niedersachsen und Bremen.

Vorhaben	Verfahrensstand
Erneuerung EÜ Priel 3a und EÜ Priel 3b auf Wangerooze	Erarbeitung des Planfeststellungsbeschlusses
Änderung der EÜ über die B 215 in Verden	Veröffentlichung/Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses in Vorbereitung
ABS Uelzen–Stendal–Magdeburg–Halle (Ostkorridor Nord), PFA 1.1 LK Uelzen	Anhörung beginnt in Kürze
Änderung des Kreuzungsbauwerkes Walle in Bremen	Im Anhörungsverfahren
ABS Uelzen–Stendal–Magdeburg–Halle (Ostkorridor Nord), PFA 1.2 LK Lüchow-Dannenberg	Anhörung beginnt in Kürze

Quelle: EBA

27. Für welche Vorhaben (Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken [inklusive Brücken]) in Niedersachsen und Bremen 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 Niedersachsen und Bremen 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 Haushaltsgesetzgeber.

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.

Im Land Niedersachsen ist nur das Vorhaben „Zweigleisiger Ausbau der Weddeler Schleife“ für den Fördertatbestand Neu- und Ausbaumaßnahmen endgültig in die Kategorie „A“ des GVFG-Bundesprogramms aufgenommen und die angemeldeten anteiligen BFH gemäß GVFG stellen sich folgendermaßen dar:

Gesamtkosten in Mio. Euro	Zwf. Kosten in Mio. Euro	BFH gemäß GVFG in Mio. Euro	Mittelbedarf 2023 in Mio. Euro	Mittelbedarf 2024 in Mio. Euro	Mittelbedarf 2025 in Mio. Euro
144,70	69,63	52,22	35,80	13,26	3,16

Nach aktuellem Stand sind keine Reaktivierungs-, Ausbau- und Neubauvorhaben von Schienenstrecken in Bremen endgültig in die Kategorie „A“ des GVFG-Bundesprogramms aufgenommen.

