

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/10370 –

Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken in Rheinland-Pfalz

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP 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; 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 Rheinland-Pfalz heute befahren?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) betrug die Streckenlänge im Jahr 2022 in Rheinland-Pfalz 1 821 km. Diese Angabe bezieht sich auf das Infrastrukturkataster (ISK).

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

Nach Auskunft der DB AG war im Jahr 2022 das Streckennetz in Rheinland-Pfalz je nach Verkehrsart wie nachstehend dargestellt nutzbar. Diese Angaben beziehen sich nur auf das Netz der DB AG und wurden intern für das Jahr 2022 ermittelt.

Streckenlänge	km
Güterverkehr	1 726
Schienenpersonennahverkehr	1 647
Schienenpersonenfernverkehr	1 414

Quelle: DB AG

3. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Rheinland-Pfalz seit 1994 stillgelegt worden (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt auflisten)?
5. Welche Bahnstrecken wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Rheinland-Pfalz 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 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/Stilllegungen/ListenStatistiken/listenstatistiken_node.html.

4. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Rheinland-Pfalz 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:

1994, 1995, 2001:	Reaktivierung Grünstadt – Eisenberg – Ramsen – Eiswoog und Grünstadt – Monsheim, ca. 27 km, Regionalverkehr,
1996:	Reaktivierung Kreuzberg (Ahr) – Ahrbrück, ca. 2 km, Regionalverkehr,
1996, 1997:	Reaktivierung Winden – Bad Bergzabern und Winden–Wissembourg, ca. 24 km in Deutschland, Regionalverkehr,
1997:	Reaktivierung Kaiserslautern – Enkenbach, ca. 13 km, Regionalverkehr,
1999:	Reaktivierung Wörth – Lauterbourg, ca. 11 km in Deutschland, Regionalverkehr,
2000:	Reaktivierung Mayen West – Kaisersesch, ca. 17 km, Regionalverkehr,
2002:	Köln – Rhein/Main, ca. 57 km in Rheinland-Pfalz, 300 km/h (Schnellfahrstrecken),
2003:	Umfahrung Schifferstadt, ca. 9 km, 160 km/h (Schnellfahrstrecken).

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

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

Nach Auskunft der DB AG führt diese keine systematischen Aufstellungen im Sinne der Fragestellung.

8. Auf welchen Strecken in Rheinland-Pfalz 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 Rheinland-Pfalz 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
3283	Homburg–Zweibrücken	Land

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

9. Welche Wiederinbetriebnahmen von Strecken in Rheinland-Pfalz 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 Beantwortung der Frage 8 verwiesen.

10. Welche Wiederinbetriebnahmen von Bahnstrecken sind in Rheinland-Pfalz 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 Rheinland-Pfalz enthalten.

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

Die nachfolgenden Angaben entsprechen den bislang zwischen dem Bund und der DB InfraGO eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen (Vertragsabschlüsse) und sind vorbehaltlich der noch nicht abschließenden Festlegungen zum Bundeshaushalt 2024 und zur Finanzierung der DB InfraGO AG.

Bedarfsplan Schiene – geplante Investitionen in Rheinland-Pfalz 2024 bis 2027 (Angaben umfassen das Saarland und Rheinland-Pfalz)				
Jahr	2024	2025	2026	2027
Mio. Euro	34	33	22	19

12. Für welche Bahnstrecken in Rheinland-Pfalz sind Mittel im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) beantragt worden, und wie ist der aktuelle Stand der Bearbeitung bzw. Bewilligung (bitte die Projekte mit Status getrennt nach Wiederinbetriebnahmen, Elektrifizierung, Projekten zur Erhöhung der Kapazität, Streckengrunderneuerungen tabellarisch auflisten)?

Derzeit sind keine Mittel für Bahnstrecken in Rheinland-Pfalz 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 Rheinland-Pfalz, die der Bedarfskategorie „Vordringlicher Bedarf“ zugeordnet sind, voranzubringen (bitte je Schienenprojekt in dieser Kategorie aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG befinden sich die in Rheinland-Pfalz liegenden Schienenprojekte bzw. Streckenanteile des Vordringlichen Bedarfs in Planung, in Realisierung bzw. sind realisiert:

- ABS Ludwigshafen – Saarbrücken (ETCS-Ausrüstung in Realisierung),
- Projektbündel 6: ABS/NBS Mannheim – Karlsruhe (in Planung),
- Maßnahmen des 740m-Netzes (Bf Einsiedlerhof in Planung/Bf Kindsbach realisiert),
- Knoten Mannheim (Studernheimer Kurve, Synchronisationsgleise Ludwigshafen) (in Planung).

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

- „Knoten Mannheim“, hier Maßnahme „Elektrifizierte Verbindungskurve in der Relation BASF Gbf–Worms (Studernheimer Kurve), Ertüchtigung Nordkopf Worms“,
- „Maßnahmen des Planfalls Deutschland-Takt“, 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 Rheinland-Pfalz im potenziellen Bedarf des Bedarfsplans:

- Korridor Mittelrhein: Zielnetz II,
- ABS Koblenz – Mainz,
- ABS Bingen – Hochspeyer, Neustadt – Wörth.

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 Rheinland-Pfalz geflossen (bitte für Reaktivierung, Neubau und Ausbau und jeweils nach Jahren einzeln angeben)?

Die Bundesfinanzhilfen (BFH) gemäß dem GVFG-Bundesprogramm für das Land Rheinland-Pfalz seit 1994 stellen sich folgendermaßen dar.

BFH gemäß GVFG-Bundesprogramm in Rheinland-Pfalz	
Jahr	BFH in Mio. Euro (Ist-Ausgaben)
1994	0
1995	0
1996	15
1997	5
1998	5
1999	0
2000	3
2001	5
2002	7
2003	24
2004	11
2005	4
2006	12
2007	5
2008	7
2009	3
2010	10
2011	9
2012	7
2013	2
2014	16
2015	29
2016	14
2017	6
2018	17
2019	3
2020	7
2021	0
2022	0
2023	2*
Gesamt	228*

* 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 Rheinland-Pfalz 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	5,9	0,8
2021	0	0
2022	0	0
2023	1,6	0

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

Jahr	Mio. Euro
2005	12,3
2006	17,3
2007	30,5
2008	18,6
2009	2,3
2010	10,5
2011	7,5
2012	24,2
2013	22,8
2014	36,0
2015	18,6
2016	17,7
2017	20,1
2018	15,5
2019	8,9
2020	7,0
2021	2,5
2022	5,4

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 von Haushaltsplanungen für die Jahre 2024 und 2025 sowie der mittelfristigen Finanzplanung für die Wiederinbetriebnahme stillgelegter Schienenstrecken in Rheinland-Pfalz 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 Rheinland-Pfalz 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 Rheinland-Pfalz fand im Jahr 2022 ein Abstimmungsgespräch auf Arbeitsebene zu dem Projekt Reaktivierung der Strecke Homburg–Zweibrücken in Zusammenhang mit dem GVFG statt. Dabei wurden Sachstände dargestellt sowie erste Abstimmungen zur Erstellung der erforderlichen Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) getroffen.

19. Wie viel Prozent des Schienennetzes in Rheinland-Pfalz sind elektrifiziert?

Nach Auskunft der DB AG sind 46 Prozent der Streckenkilometer in Rheinland-Pfalz elektrifiziert.

20. Wie viel Prozent des Schienennetzes in Rheinland-Pfalz sollen bis 2030 elektrifiziert sein?
 - a) Wie soll die Elektrifizierung jeweils umgesetzt werden, und durch wen?
 - b) Welche Bahnstrecken in Rheinland-Pfalz 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 ist die Elektrifizierung der Ahrtalbahn (ca. 29 km) im Bau. Die Elektrifizierungen der Strecken Nettersheim – Trier-Ehrang (Eifelstrecke, ca. 99 km in Rheinland-Pfalz), Pünderich – Traben-Trarbach (ca. 10 km) und Homburg – Zweibrücken (ca. 3 km in Rheinland-Pfalz) sind in Planung. Damit wird die Elektrifizierungsquote bis 2030 auf ca. 54 Prozent steigen. Zusätzlich werden in Rheinland-Pfalz „Oberleitungsinseln“ eingerichtet, um dort mit Akkuzügen fahren zu können.

21. Wie viele neue Gleisanschlüsse sind seit Beginn der 20. Legislaturperiode in Rheinland-Pfalz in Betrieb genommen worden (bitte einzeln auflisten)?
22. Wie viele Gleisanschlüsse sind seit Beginn der 20. Legislaturperiode in Rheinland-Pfalz weggefallen (bitte einzeln auflisten)?

29. Wie hat sich die Anzahl der Gleisanschlüsse in den Jahren 2022 und 2023 in Rheinland-Pfalz 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 wurde in Rheinland-Pfalz seit Beginn der 20. Legislaturperiode ein neuer Infrastrukturananschluss bei der DB InfraGO AG in Betrieb genommen; im gleichen Zeitraum fiel ein Gleisanschluss weg. Anfang 2024 waren demnach in Rheinland-Pfalz 101 Gleisanschlüsse bei der DB InfraGO AG vorhanden.

Im Jahr 2023 hat die Bundesregierung in Rheinland-Pfalz ein Reaktivierungsvorhaben gefördert, die Förderung beträgt rund 482 000 Euro.

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 Rheinland-Pfalz?

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 Rheinland-Pfalz 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 Rheinland-Pfalz 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:

- Neubau des Unterwerks Jünkerath (Uw Jünkerath), Elektrifizierung Eifelstrecke,
- Neubau des Unterwerks Bitburg (Uw Bitburg), Elektrifizierung Eifelstrecke.

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

Folgende Planfeststellungsverfahren laufen derzeit in Rheinland-Pfalz.

Vorhaben	Verfahrensstand
Reaktivierung der Hunsrückbahn, PfA 1, Langenlonsheim – Stromberg – Rheinböllen – Simmern	Im Anhörungsverfahren (Land)
Reaktivierung der Hunsrückbahn, PfA 2, Kirchberg – Büchenbeuren – Flughafen Hahn	Anhörungsverfahren (Land) abgeschlossen
Neubau des Unterwerks Bitburg (Uw Bitburg), Elektrifizierung Eifelstrecke	Im Anhörungsverfahren (EBA)
Neubau des Unterwerks Jünkerath (Uw Jünkerath), Elektrifizierung Eifelstrecke	Im Anhörungsverfahren (EBA)
Änderung Kreuzungsbauwerk Koblenz-Kesselheim Strecke 3011 über Strecke 2630	Im Anhörungsverfahren (EBA)

Quelle: EBA

27. Für welche Vorhaben (Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken [inklusive Brücken]) in Rheinland-Pfalz 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 Rheinland-Pfalz bis zu ihrer Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme (bitte für jedes Projekt jahresgenau inklusive Gesamtsumme angeben), und wie plant die Bundesregierung bzw. die Deutsche Bahn AG, diesen Finanzierungsbedarf zu decken (bitte die Finanzierungsquellen darstellen)?

Es wird auf den Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2021 auf Bundestagsdrucksache 20/7000 verwiesen. Die Deckung des Finanzbedarfs ist Aufgabe des Haushaltsgesetzgebers.

Welche Vorhaben anteilig mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms gefördert werden sollen, wird von den Ländern vorgeschlagen. Der Bund hat diesbezüglich kein Initiativrecht. Nach aktuellem Stand sind keine neuen Reaktivierungs-, Ausbau- und Neubauvorhaben von Schienenstrecken in Rheinland-Pfalz endgültig in die Kategorie „A“ des GVFG-Bundesprogramms aufgenommen.

