

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/10504 –

Reaktivierung bzw. Ausbau bzw. Neubau von Schienenstrecken im Freistaat Bayern

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). 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). Dementsprechend hat die Ampelkoalition in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart: „Wir werden ein Programm ‚Schnelle Kapazitätserweiterung‘ auflegen, Barrierefreiheit und Lärmschutz verbessern, Bahnprogramm 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).

Vor diesem Hintergrund beabsichtigen die Fragesteller, den aktuellen Sachstand sowie den Stand der Umsetzung der im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP 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 im Freistaat Bayern heute befahren?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) betrug die Streckenlänge im Jahr 2022 im Freistaat Bayern 6 041 km. Diese Angabe bezieht sich auf das Infrastrukturkataster (ISK).

2. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecken werden nach Kenntnis der Bundesregierung im Freistaat Bayern jeweils vom Nah-, Regional-, Fern- und Schienengüterverkehr befahren?

Nach Auskunft der DB AG war im Jahr 2022 das Streckennetz im Freistaat Bayern 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	5 772
Schienenpersonennahverkehr	5 929
Schienenpersonenfernverkehr	4 892

Quelle: DB AG

3. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Freistaat Bayern seit 1994 stillgelegt worden (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt auflisten)?
5. Welche Bahnstrecken wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Freistaat Bayern 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 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 die 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 im Freistaat Bayern 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: Reaktivierung Mühldorf–Wasserburg, ca. 36 km, Regionalverkehr,

- 1994: Nantenbacher Kurve, ca. 11 km, bis 200 km/h,
- 1998: Neufahrn–München Flughafen West, ca. 7 km, 160 km/h, S-Bahn- und Regionalverkehr,
- 1999: S-Bahn-Gleise Zorneding–Grafing, ca. 10 km, S-Bahn München,
- 2001: Kurve bei Neuenmarkt-Wirsberg, ca. 1 km, Regionalverkehr (ursprünglich für den Fernverkehr gebaut),
- 2001: S-Bahn-Gleise Nürnberg–Roth, ca. 26 km,
- 2004, 2005: ein bis zwei S-Bahn-Gleise München-Laim–Obermenzing–Dachau–Petershausen, ca. 32 km,
- 2006: Reaktivierung Hörpolding–Traunreut, ca. 3 km, Regionalverkehr,
- 2006: Nürnberg–Ingolstadt, ca. 89 km, 300 km/h,
- 2007: Reaktivierung Altenstadt a. d. Waldnaab–Neustadt (Waldnaab), ca. 1 km, Regionalverkehr,
- 2010: S-Bahn Nürnberg–Fürth, ca. 8 km,
- 2015: Reaktivierung Selb–Plößberg–Aš, ca. 6 km in Deutschland, Regionalverkehr,
- 2017: Neutrassierung Laufach–Heigenbrücken, ca. 7 km, bis 150 km/h,
- 2017: VDE 8.1, Breitengüßbach bis Landesgrenze zu Thüringen, ca. 47 km, 300 km/h,
- 2017: zwei zusätzliche Gleise Eltersdorf–Baiersdorf, ca. 16 km, bis 230 km/h,
- 2018: zwei zusätzliche Gleise Baiersdorf–Forchheim, ca. 7 km, bis 230 km/h,
- 2018: Neufahrn Nord–Neufahrn Ost, ca. 2 km, 160 km/h,
- 2019: Reaktivierung Nürnberg Rangierbahnhof–Nürnberg Hauptgüterbahnhof, ca. 6 km, Güterverkehr,
- 2022: zwei zusätzliche Gleise Hallstadt–Breitengüßbach, ca. 5 km, bis 230 km/h,
- 2022: Inbetriebnahme von zwei S-Bahn-Gleisen Fürth–Unterfarnbach, ca. 5 km, (Ausbauten in Bahnhöfen, Überholgleisen usw. sowie Nicht-DB-Strecken wurden nicht aufgeführt, Stand: Februar 2024).

6. Auf welchen der genannten stillgelegten Strecken im Freistaat Bayern sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gleisanlagen noch vorhanden?
7. Auf welchen der genannten stillgelegten Strecken im Freistaat Bayern sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gleisbette noch vorhanden?

Die Fragen 6 und 7 werden gemeinsam beantwortet.

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

8. Auf welchen Strecken im Freistaat Bayern 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 im Freistaat Bayern 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
5331	Dombühl–Wilburgstetten, NE-Bahn (Romantische Schiene)	Land
5340	Gessertshausen–Türkheim, NE-Bahn (Staudenbahn)	Land
5203	Volkach–Seligenstadt (Mainschleifenbahn)	Land

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

9. Welche Wiederinbetriebnahmen von Strecken im Freistaat Bayern befürwortet die Bundesregierung (bitte einzeln aufzuführen 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 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 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Es wird zudem auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

10. Welche Wiederinbetriebnahmen von Bahnstrecken sind im Freistaat Bayern 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 im Freistaat Bayern enthalten.

11. In welcher Höhe plant die Bundesregierung Investitionen für die Umsetzung des Bedarfsplans Schiene auf Basis der mittelfristigen Finanzplanung im Freistaat Bayern (bitte jahresgenau aufschlüsseln)?

Die nachfolgenden Angaben entsprechen den bislang zwischen dem Bund und der DB InfraGO AG eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen (Vertragsab-

schlüsse) und sind vorbehaltlich der noch nicht abschließenden Festlegungen zum Bundeshaushalt 2024 und zur Finanzierung der DB InfraGO AG.

Bedarfsplan Schiene – geplante Investitionen im Freistaat Bayern 2024 bis 2027				
Jahr	2024	2025	2026	2027
Mio. Euro	232	252	262	211

12. Für welche Bahnstrecken im Freistaat Bayern 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 im Freistaat Bayern für folgende Vorhaben Mittel im Rahmen des GVFG beantragt und bewilligt worden:

Vorhaben mit den Fördertatbestand Neu- und Ausbau:

- S-Bahn München, zweite Stammstrecke,
- S-Bahn München, Erdinger Ringschluss, erste Baustufe, Neufahrner Kurve,
- S-Bahn München, Erdinger Ringschluss, zweite Baustufe, 1. BA Flughafen–Schwaigerloh,
- S-Bahn München, Überwerfungsbauwerk Flughafen München West,
- Nürnberg, S-Bahn, zweite Baustufe, Bamberg–Nürnberg–Hartmannshof, 1. BA Bamberg–Nürnberg Hbf,
- Nürnberg, S-Bahn, Nürnberg–Ansbach (–Dombühl).

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

Nach Auskunft der DB AG befinden sich die im Freistaat Bayern liegenden Schienenprojekte bzw. Streckenanteile des Vordringlichen Bedarfs vorwiegend in Planung, in Realisierung bzw. sind realisiert:

- ABS/NBS Nürnberg–Erfurt (NBS realisiert, ABS in Realisierung),
- ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden (realisiert),
- ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg (in Planung),
- ABS/NBS München–Mühldorf–Freilassing–Grenze D/A (in Planung/teilweise realisiert),
- ABS München–Lindau–Grenze D/A (realisiert/zusätzliche Überholgleise in Planung),
- Projektbündel 4: ABS/NBS Frankfurt am Main–Aschaffenburg–Würzburg–Nürnberg–Ingolstadt–München (Abschnitt Frankfurt–Aschaffenburg–Würzburg–Nürnberg in Planung),
- Projektbündel 6: ABS Mannheim–Stuttgart–Ulm (Wendlingen–Ulm realisiert),
- Projektbündel 6: ABS/NBS München–Augsburg–Ulm (Abschnitt Augsburg–Ulm in Planung),

- Projektbündel 9: ABS München–Landshut–Obertraubling–Regensburg–Marktredwitz–Hof (in Planung),
- Projektbündel 9: ABS Mühldorf–Landshut (in Planung),
- Projektbündel 9: ABS Nürnberg–Schwandorf–Furth i. W.–Grenze D/CZ (in Planung),
- Projektbündel 11: ABS Regensburg–Ingolstadt–Donauwörth–Ulm (Projektidee),
- ABS/NBS München–Rosenheim–Kiefersfelden–Grenze D/A (in Planung),
- ABS Nürnberg–Passau (Projektidee),
- ABS Nürnberg–Marktredwitz Hof/Grenze D/CZ (in Planung),
- Großknoten München (in Planung),
- ABS Augsburg–Donauwörth (in Planung),
- ABS Stuttgart–Nürnberg (Projektidee),
- ABS Landshut–Plattling (in Planung),
- Maßnahme des 740m-Netzes (in Planung/Bf. Otting-Weilheim realisiert),
- Kombiniertes Verkehr/Rangierbahnhöfe für KV-Terminal Augsburg (in Realisierung), Landshut, München-Riem, Regensburg-Burgweinting (in Planung).

14. Welche Prüfschritte hat die Bundesregierung bereits bei Bahnstrecken im Freistaat Bayern 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 dem Freistaat Bayern räumlich zugeordnete Vorhaben mit einer nachgewiesenen Wirtschaftlichkeit in den vordringlichen Bedarf aufgenommen werden:

- ABS/NBS München–Mühldorf–Freilassing,
- ABS/NBS Nürnberg–Erfurt,
- ABS Nürnberg–Schwandorf/München–Regensburg–Furth im Wald–Grenze D/CZ,
- ABS Augsburg–Donauwörth,
- ABS Stuttgart–Nürnberg,
- ABS Landshut–Plattling,
- ABS Regensburg–Mühldorf–Rosenheim,
- Knoten München,
- Kombiniertes Verkehr/Rangierbahnhöfe, u. a. für das KV-Terminal München-Riem
- Deutschland-Takt, unter 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 befinden sich folgende Vorhaben in Bayern im potenziellen Bedarf des Bedarfsplans Schiene:

- ABS Nürnberg–Weiden–Hof/Schirnding–Grenze D/CZ,
- ABS Hochstadt-Marktzeuln–Hof/Nürnberg–Bayreuth–Neuenmarkt-Wirsberg,
- ABS/NBS Ingolstadt–München mit Anbindung Flughafen München,

Bei Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens können dieses Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene aufsteigen.

15. Welche Haushaltsmittel sind für die Reaktivierung, den Neubau und den Ausbau seit 1994 im Freistaat Bayern geflossen (bitte für Reaktivierung, Neubau und Ausbau jeweils nach Jahren einzeln angeben)?

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

BFH gemäß GVFG-Bundesprogramm im Freistaat Bayern	
Jahr	BFH in Mio. Euro (Ist-Ausgaben)
1994	97
1995	92
1996	118
1997	81
1998	77
1999	70
2000	51
2001	22
2002	73
2003	70
2004	74
2005	38
2006	59
2007	40
2008	39
2009	60
2010	74
2011	43
2012	54
2013	30
2014	28
2015	30
2016	30
2017	38
2018	46
2019	26
2020	63
2021	54
2022	256
2023	226*
Gesamt	2 059*

* 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 den Freistaat Bayern ab dem Jahr 2020 stellen sich folgendermaßen dar.

Fördertatbestand Jahr	kommunale Vorhaben		Vorhaben DB
	Neu- und Ausbau	Grunderneuerung	Neu- und Ausbau
	Mio. Euro	Mio. Euro	Mio. Euro
2020	33,2	2,5	27,3
2021	27,9	2,5	23,7
2022	41,6	11,6	202,9
2023		32,5*	193,4

* 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 in den Freistaat Bayern geflossen. Mittelangaben für Bedarfsplanvorhaben für den Zeitraum 1994 bis 2004 sowie für die Reaktivierung ab 1994 liegen nicht vor.

Jahr	Mio. Euro
2005	73,8
2006	104,6
2007	73,6
2008	131,3
2009	196,6
2010	265,1
2011	219,4
2012	245,4
2013	201,6
2014	257,3
2015	297,4
2016	418,7
2017	290,2
2018	192,2
2019	196,1
2020	228,2
2021	236,1
2022	272,9

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 im Freistaat Bayern 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 im Freistaat Bayern 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 dieser Kontakte, den Umständen ihres Zustandekommens, allen Beteiligten und des Zwecks 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 Freistaat Bayern fanden Abstimmungsgespräche auf Arbeitsebene im Jahr 2022 zu den Reaktivierungen der Romantischen Schiene und der Staudenbahn 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 im Freistaat Bayern sind elektrifiziert?

Nach Auskunft der DB AG sind 57 Prozent der Streckenkilometer im Freistaat Bayern elektrifiziert.

20. Wie viel Prozent des Schienennetzes im Freistaat Bayern sollen bis 2030 elektrifiziert sein?
- a) Wie soll die Elektrifizierung jeweils umgesetzt werden, und durch wen?
- b) Welche Bahnstrecken im Freistaat Bayern 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 Neubau München Flughafen–Schwaigerloh (ca. 5 km) und die ABS VDE 8.1 mit zwei zusätzlichen Gleisen im Abschnitt Forchheim–Eggolsheim–Strullendorf (ca. 17 km) im Bau. Der Neubau Schwaigerloh–Erding (ca. 9 km) und die Elektrifizierung Ebersberg–

Wasserburg (Inn) Bf (ca. 19 km) sind in Planung. Mit diesen Vorhaben wird der Elektrifizierungsgrad im Freistaat Bayern auf rund 58 Prozent bis zum Jahr 2030 steigen.

Durch weitere geplante Elektrifizierungen und Neubaustrecken wird sich der Elektrifizierungsgrad im Freistaat Bayern perspektivisch weiter erhöhen. Die zweite Stammstrecke der S-Bahn in München ist im Bau. Die Walpertskirchener Spange (Anbindung nach Erding und Flughafen München), die Neubaustrecken Würzburg–Nürnberg, Ulm–Augsburg und Brenner-Nordzulauf, die ABS 38 mit der Elektrifizierung der Strecken Markt Schwaben–Mühldorf–Freilassing und Tüßling–Burghausen, die Elektrifizierungen der Strecken Neu-Ulm–Kempten, Hof–Regensburg und der vier-gleisige Ausbau München–Daglfing–München–Johanneskirchen sind in Planung.

21. Wie viele neue Gleisanschlüsse sind seit Beginn der 20. Legislaturperiode im Freistaat Bayern in Betrieb genommen worden (bitte einzeln auflisten)?
22. Wie viele Gleisanschlüsse sind seit Beginn der 20. Legislaturperiode im Freistaat Bayern weggefallen (bitte einzeln auflisten)?
29. Wie hat sich die Anzahl der Gleisanschlüsse in den Jahren 2022 und 2023 im Freistaat Bayern entwickelt, und wie viele neue bzw. reaktivierete 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 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 im Freistaat Bayern seit Beginn der 20. Legislaturperiode fünf neue Infrastrukturanschlussverträge bei der DB InfraGO AG in Betrieb genommen; im gleichen Zeitraum fielen neun Gleisanschlüsse weg. Anfang 2024 waren demnach im Freistaat Bayern 353 Gleisanschlüsse bei der DB InfraGO AG vorhanden.

Im Jahr 2022 hat die Bundesregierung im Freistaat Bayern je einen Förderbescheid für Neubau und Reaktivierung von Gleisanschlüssen, 2023 keine weiteren Förderbescheide erlassen. Für diese beiden Vorhaben wurden im Jahr 2022 rund 961 000 Euro und im Jahr 2023 rund 333 000 Euro verausgabt; für das Jahr 2024 sind dafür rund 459 000 veranschlagt.

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

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 im Freistaat Bayern 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)) im Freistaat Bayern 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:

- VDE 8.1 Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld, Abschnitt Nürnberg Rangierbahnhof–Eltersdorf, Planfeststellungsabschnitt 13, Güterzugstrecke Abzweig Kleinreuth–Eltersdorf, Bahn-km 4,500 bis 13,526, Umbau der Strecke 5950 Nürnberg Rbf–Fürth Gbf sowie Neubau der Strecke 5955 Abzweig Nürnberg Kleinreuth–Eltersdorf = „Güterzugtunnel Fürth“/„Pegnitztunnel“ (Planfeststellungsbeschluss vom 16. Februar 2024),
- VDE 8.1 Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld, Planfeststellungsabschnitt 22 (Knoten Bamberg),
- Ausbaustrecke München–Landshut–Obertraubling–Regensburg–Marktredwitz–Hof, Elektrifizierung Hof–Marktredwitz, Bauabschnitte 21/22 (Antrag im Mai angekündigt),
- Netzergänzende Maßnahme 16: Gesamtausbaumaßnahme Bahnhof Weßling (GBW),
- HST Nummer 6 Nordbahnsteig, Neubau Mittelbahnsteig im Bf München-Pasing,
- Lückenschluss Erding–Flughafen München, Planfeststellungsabschnitt 4.2 (Stadtgebiet Erding) Bahn-km 12,535 bis 18,300 der Strecke 5601 Markt Schwaben–Flughafen München Terminal und Bahn-km 7,030 bis 8,955 der Strecke 5606 Abzw. Obergeiselbach–Erding in der Stadt Erding,
- ABS 38 München–Mühldorf–Freilassing, Planfeststellungsabschnitt 6 „Walpertskirchener Spange“ Bahn-km 34,585 bis 36,220 der Strecke 5600 München–Simbach und Bahn-km 0,361 bis 7,030 der Strecke 5606 Abzw. Obergeiselbach–Erding in der Stadt Erding, den Gemeinden Bockhorn, Lengdorf und Walpertskirchen,
- ABS 38 München–Mühldorf–Freilassing, Planungsabschnitt PA 01, Planfeststellungsabschnitt 1.4, Bahn-km 40,200 bis 45,000 der Strecke 5600 München–Simbach in der Gemeinde Lengdorf und der Stadt Dorfen,
- Neubau Umschlagbahnhof Regensburg-Burgweinting.

26. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte (Reaktivierung bzw. Ausbau bzw. Neubau von Schienenstrecken (inklusive Brücken)) im Freistaat Bayern laufen derzeit Planfeststellungsverfahren (bitte aktuellen Verfahrensstand tabellarisch angeben)?

Folgende Planfeststellungsverfahren laufen derzeit im Freistaat Bayern.

Vorhaben	Verfahrensstand
Netzer ergänzende Maßnahme 16: Gesamtausbaumaßnahme Bahnhof Weßling (GBW)	In Bearbeitung
Netzer ergänzende Maßnahme 17: Zweigleisigkeit Steinebach–Seefeld-Hechendorf	In Eingangsprüfung
Netzer ergänzende Maßnahme 23: Johanneskirchen–Flughafen München	In Bearbeitung
HST Nummer 6 Nordbahnsteig, Neubau Mittelbahnsteig im Bf München-Pasing	In Anhörung
Verlängerung S7 Wolfratshausen–Geretsried	In Anhörung
VDE 8.1, Planfeststellungsabschnitt 22 (Knoten Bamberg)	In Anhörung
Lückenschluss Erding–Flughafen München, Planfeststellungsabschnitt 4.2 (Stadtgebiet Erding) Bahn-km 12,535 bis 18,300 der Strecke 5601 Markt Schwaben–Flugh.Mü Term und Bahn-km 7,030 bis 8,955 der Strecke 5606 Abzw. Obergeislbach–Erding in der Stadt Erding	In Anhörung
ABS 38 München–Mühldorf–Freilassing, Planfeststellungsabschnitt 6 „Walpertskirchener Spange“ Bahn-km 34,585 bis 36,220 der Strecke 5600 München–Simbach und Bahn-km 0,361 bis 7,030 der Strecke 5606 Abzw. Obergeiselbach–Erding in der Stadt Erding, den Gemeinden Bockhorn, Lengdorf und Walpertskirchen	In Anhörung
ABS 38 München–Mühldorf–Freilassing, Planungsabschnitt PA 01, Planfeststellungsabschnitt 1.4, Bahn-km 40,200 bis 45,000 der Strecke 5600 München–Simbach in der Gemeinde Lengdorf und der Stadt Dorfen	In Anhörung
ABS/NBS München–Mühldorf–Freilassing–Grenze D/A–Simbach–Grenze D/A, Planungsabschnitt PA 01, Planfeststellungsabschnitt 1.2, Bahn-km 22,820 bis 30,000 der Strecke 5600 Strecke 5600 München–Simbach in den Gemeinden Markt Schwaben, Ottenhofen, Pastetten, Wörth und Walpertskirchen	Eingangsprüfung
ABS/NBS München–Mühldorf–Freilassing–Grenze D/A–Simbach–Grenze D/A, Planungsabschnitt PA 04, Planfeststellungsabschnitt 4.1, Bahn-km 8,500 bis 32,296 der Strecke 5725 Tüßling–Burghausen in Tüßling, Altötting, Kastl, Burgkirchen, Mehring und Burghausen	Eingangsprüfung
Neubau Ubf Regensburg-Burgweinting	In Anhörung

Quelle: EBA.

27. Für welche Vorhaben (Reaktivierung bzw. Ausbau bzw. Neubau von Schienenstrecken (inklusive Brücken)) im Freistaat Bayern beabsichtigt die Bundesregierung bzw. die Deutsche Bahn (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)) im Freistaat Bayern bis zu ihrer Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme (bitte für jedes Projekt inklusive Gesamtsumme jahresgenau 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 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms gefördert werden sollen, wird von den Ländern vorgeschlagen. Der Bund hat diesbezüglich kein Initiativrecht.

Im Freistaat Bayern 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	zuwendungs- fähige Kosten in Mio. Euro	BFH gesamt in Mio. Euro	BFH bis 2022 in Mio. Euro	BFH in 2023 in Mio. Euro
DB-Vorhaben					
Fördertatbestand Neu- und Ausbau					
S-Bahn München, zweite Stammstrecke	6 681,60	4 527,60	2 716,56	274,70	176,13
S-Bahn München, Erdinger Ringschluss, erste Baustufe, Neufahrner Kurve	90,60	76,60	45,96	42,16	0,06
S-Bahn München, Erdinger Ringschluss, zweite Baustufe, 1. BA Flughafen–Schwaigerloh	87,70	75,70	56,78	0,70	1,70
S-Bahn München, Überwerfungsbauwerk Flughafen München West	113,54	91,17	68,38	0	0
Nürnberg, S-Bahn, zweite Baustufe, Bamberg–Nürnberg–Hartmannshof, 1. BA Bamberg–Nürnberg Hbf	217,67	154,80	92,88	73,93	0
Nürnberg, S-Bahn, Nürnberg–Ansbach (–Dombühl)	117,75	69,99	41,99	38,83	0,61

