

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. med. Paula Piechotta, Tarek Al-Wazir, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/395 –**

Ergebnisse der „Fulda-Runde“ 2025

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit 2002 treffen sich meist im Frühjahr in Fulda Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, der Deutschen Bahn AG und des Eisenbahn-Bundesamts, um die unterjährige und mittelfristige Finanzplanung für die Umsetzung des Bedarfsplans Schiene zu besprechen. Sinn und Zweck der „Fulda-Runde“ als Finanzierungs- und Bauprogrammbesprechung ist die projektscharfe Aufteilung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und Eigenmittel der Deutschen Bahn AG auf die laufenden Neu- und Ausbautvorhaben sowie neu zu beginnende Vorhaben. Weiterhin berät die „Fulda-Runde“ über die Finanzplanung für den Neu- und Ausbau auf Sicht von fünf bis zehn Jahren. Durch die Gesetzesänderungen der vergangenen Legislaturperiode liegen die dort zu besprechenden Vorhaben im überragenden öffentlichen Interesse (vgl. Genehmigungsbeschleunigungsgesetz (GBeschlG)). Nach Ansicht der Fragesteller führt ein überragendes öffentliches Interesse sowie der dort stattfindende Beschluss der Mittelverwendung von Haushaltsgeldern in signifikanter Höhe auch zur Notwendigkeit der Herstellung einer ausreichenden Transparenz. Nach Ansicht der Fragesteller wäre diese Kleine Anfrage nicht notwendig, wenn das Bundesministerium für Verkehr bei Bahnprojekten im öffentlichen Interesse über Entscheidungen selbst transparent und umfassend kommuniziert.

1. Wird die Bundesregierung zukünftig eigenständig, transparent und umfassend über die Ergebnisse der „Fulda-Runde“ berichten, und wenn nein, warum nicht?

Bei den sogenannten Fulda-Runden handelt es sich um Abstimmungsgespräche auf Arbeitsebene von Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, des Eisenbahn-Bundesamtes, der DB InfraGO AG und der DB Energie GmbH, bei denen Projektstände erörtert werden. Über diese unterrichtet die Bundesregierung den Deutschen Bundestag im Rahmen des jährlichen Verkehrsinvestitionsberichts.

2. Für welche Projekte werden auf Basis der Erörterungen der „Fulda-Runde“ noch im Jahr 2025 Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen?
3. Welche Vorhaben und Teilprojekte sollen im Laufe des Jahres 2025 neu in die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung und damit in die Sammelvereinbarung Lph (Leistungsphase) 1/2 A bzw. B aufgenommen werden?
5. Welche Vorhaben und Teilprojekte werden nach den Beratungen der „Fulda-Runde“ im Jahr 2025 in die Leistungsphase 3 und 4 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung aufgenommen?
6. Welche Vorhaben und Teilprojekte sollen im Jahr 2025 eine Baufinanzierungsvereinbarung erhalten (bitte auch aktuellen Kostenstand angeben)?
10. Für welche Vorhaben und Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene bereitet die DB AG derzeit die Ausschreibung der Leistungsphase 5 bis 9 vor (bitte jeweils Leistungsphase für das betreffende Bauprojekt angeben)?
11. Wie soll sich die Bereitstellung von Planungsmitteln nach der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung auf Sicht der mittelfristigen Finanzplanung entwickeln (bitte bereitgestellte Planungsmittel nach den Leistungsphasen 1 bis 2, 3 bis 4 und 5 bis 9 differenzieren)?
12. Wie hoch sind die vorgesehenen Mittel für den Haushaltstitel Baukostenzuschüsse für die Investitionen des Bedarfsplans Schiene im Jahr 2025 sowie in der mittelfristigen Finanzplanung (bitte in Jahresscheiben angeben)?

Die Fragen 2, 3, 5, 6, 10, 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vor dem Hintergrund der Bildung einer neuen Bundesregierung und der laufenden Verhandlungen zu den Bundeshaushalten 2025/2026 konnte der Fulda-Prozess in diesem Jahr nicht abgeschlossen werden, so dass die entsprechenden Entscheidungen noch nicht vorliegen.

4. Bei welchen Vorhaben und Teilprojekten werden die Leistungsphasen 1 und 2 im Laufe des Jahres 2025 abgeschlossen?

Folgende Vorhaben des Bedarfsplans schließen nach Auskunft der Deutschen Bahn AG 2025 die Leistungsphasen 1/2 ab:

- ABS Landshut – Plattling,
- ABS München – Lindau – Grenze D/A (zusätzliche Überholgleise),
- ABS Niebüll – Klanxbüll – Westerland: Niebüll – Klanxbüll,
- ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A,
- Großknoten Frankfurt: Frankfurt Hbf – Frankfurt Süd,
- Großknoten Hamburg: Hamburg Hbf (nur Teilmaßnahme Logistikfläche Abstellanlage Wandsbek),
- Großknoten Hannover: Hannover Hbf (nur Teilmaßnahme Überleitstelle Burg),
- Großknoten Köln: Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren,
- Großknoten Köln: Überwerfungsbauwerk Köln-Gremberg,
- Großknoten München: 4-gleisiger Ausbau München-Daglfing – München-Johanneskirchen,

- Großknoten München: Westkopf Pasing,
- KV-Anlage Erfurt: Ausbau Modul 1,
- KV-Anlage München Nord,
- NBS Dresden – Grenze D/CZ,
- Projektbündel 2: ABS/NBS Hamburg – Hannover,
- Projektbündel 3: ABS Bremerhaven – Bremen – Langwedel – Uelzen,
- Projektbündel 6: ABS/NBS Ulm – Augsburg,
- Projektbündel 7: ABS/NBS Karlsruhe – Basel: PFA 8.5 bis 8.9 ABS,
- Projektbündel 9: ABS Marktredwitz – Regensburg,
- Projektbündel 9: ABS Mühldorf – Landshut,
- Projektbündel 9: Mehrgleisiger Ausbau Regensburg – Obertraubling.

7. Gab es für 2024 einen Investitionsrahmenplan, und wenn nein, warum nicht?
8. Wann wird der Bund den aktuellen Investitionsrahmenplan aktualisieren und veröffentlichen?
9. Wie sieht der Investitionsrahmenplan für 2025 aus, da dieses Jahr bereits außerhalb des bisherigen Investitionsrahmenplans 2019 bis 2023 liegt?

Die Fragen 7 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Arbeiten am kommenden Investitionsrahmenplan laufen. Darin erfolgt auch eine nachrichtliche Betrachtung des Jahres 2024. Ein Veröffentlichungsdatum steht derzeit noch aus.

