

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Paula Piechotta, Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Swantje Henrike Michaelsen, Michael Kellner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Umsetzungsstand der Verkehrsprojekte im Rahmen des Investitionsgesetzes Kohleregionen

Der Bund fördert im Rahmen des Investitionsgesetzes Kohleregionen (InvKG) bis zum Jahr 2038 zusätzliche Investitionen in die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege. Bislang wurden durch das Bund-Länder-Koordinierungsgremium (BLKG) 29 Schienen- und fünf Straßenbauprojekte beschlossen. Die Verkehrsprojekte fallen unter die Maßnahmen in Bundeszuständigkeit, für die in den fünf Revieren (Lausitzer Revier/Brandenburg; Lausitzer Revier/Sachsen; Mitteldeutsches Revier/Sachsen; Mitteldeutsches Revier/Sachsen-Anhalt; Rheinisches Revier) insgesamt 26 Mrd. Euro bis 2038 vorgesehen sind und von denen rund 7,2 Mrd. Euro für die Verkehrsprojekte eingeplant sind.

Die sächsischen und sachsen-anhaltischen Reviere haben bereits zwischen 92 Prozent und 99 Prozent an Mitteln verplant, sodass sie an Budgetgrenzen stoßen. Im brandenburgischen Teil des Lausitzer Reviers sowie im Rheinischen Revier bestehen hingegen noch Spielräume für die Verplanung weiterer Mittel, denen jedoch bereits konkrete Umsetzungsabsichten unterliegen.

In der Gesamtschau der Verkehrsprojekte des InvKG zeigt sich, dass der Mittelabfluss im Bereich Schiene in allen Revieren deutlich unter 3 Prozent liegt, während bei dem einzigen Autobahnvorhaben fast 90 Prozent der eingeplanten Mittel bereits abgeflossen sind und der Mittelabfluss bei den Bundesstraßen je nach Revier bei 50 bis 80 Prozent liegt. Die beiden größten Schienenvorhaben – der Ausbau der Strecke Berlin–Cottbus–Weißwasser–Görlitz(–Breslau) und Aachen–Köln) stehen noch ganz am Anfang der Planung, sodass eine Realisierung bis zum Ende des Programmhorizonts 2038 zunehmend unsicher erscheint. Es droht sich somit das Muster zu wiederholen, wie es bereits bei den 17 „Verkehrsprojekten Deutsche Einheit“ (VDE) zu beobachten war: Während alle Straßenprojekte fertiggestellt sind, verharren auch 35 Jahre nach der deutschen Einheit einzelne VDE-Vorhaben aus dem Bereich Schiene in der Planungsphase oder werden nicht vollständig umgesetzt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung den Umsetzungsstand Verkehrsprojekte im Rahmen des Investitionsgesetzes Kohleregionen vor dem Hintergrund, dass die Bundesmittel für die Projekte nur bis 2038 gewährt werden?

2. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass von den fünf Straßenprojekten des InvKG vier in Bau sind und eines bereits fertiggestellt ist, während sich der Großteil der 29 Schienenprojekte noch in einer sehr frühen Planungsphase befindet?
3. Welche Beschleunigungsmöglichkeiten für Schienenprojekte haben die Bundesregierung und die Deutsche Bahn auch aus den Erfahrungen mit den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit identifiziert, und welche Möglichkeiten zur Beschleunigung wendet sie bei den Schienenprojekten des InvKG an?
4. Aus welchen Gründen weichen die Angaben der Bundesregierung über die Ausgaben für die 34 Verkehrsprojekte je nach Bericht voneinander ab – exemplarisch sei verwiesen auf den Bericht der Bundesregierung zum Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohlregionen 2025 (Bundestagsdrucksache 21/2700; Tabelle A 4) und die Anlage zum Einzelplan 12 „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“ (VWIB) des Regierungsentwurfs zum Bundeshaushalt 2026, Teil A1 Tabelle 7, Teil A2 Tabelle 7 und Teil B Tabelle 6 (Bundestagsdrucksache 21/600), wobei sich bei beiden Dokumenten die Angaben zu den verausgabten Mitteln auf den Zeitraum bis 31. Dezember 2024 beziehen)?
5. Wie wird die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass die Gesamtausgaben für die 34 Verkehrsprojekte des InvKG laut Anlage Verkehrswegeinvestitionen des Bundes (Bundestagsdrucksache 21/600) knapp 117 Mio. Euro höher sind als in der (zeitlich späteren) Vorlage „Umsetzungsstand des Investitionsgesetz Kohlregionen (Bundestagsdrucksache 21/2700) künftig sicherstellen, dass in beiden Berichten einheitliche und somit vergleichbare Angaben zu getätigten und geplanten Ausgaben für die Verkehrsprojekte kommuniziert werden?
6. Welche Konsequenzen haben Kostensteigerungen bei den Verkehrsprojekten, die über das InvKG gefördert werden, vor dem Hintergrund, dass der Mittelansatz auf maximal 26 Mrd. Euro gedeckelt ist?
7. Wie wird vor dem Hintergrund des Kostendeckels des Bundes von 26 Mrd. Euro sichergestellt, dass beschlossene Projekte in den einzelnen Revieren so priorisiert bzw. zurückgestellt werden, dass keine Planungen von Verkehrsprojekten ohne Chance auf Umsetzung erfolgen?
8. Bei welchen bereits beschlossenen Verkehrsprojekten des InvKG wird angesichts von Kostensteigerungen, unwahrscheinlicher Umsetzung bis 2038 oder sonstiger Gründe eine Depriorisierung erwogen bzw. steht im BLKG zur Entscheidung an?
9. Inwiefern sollen nach Kenntnis der Bundesregierung Finanzhilfen, die über das InvKG für Projekte wirtschaftsnaher Infrastruktur, öffentlicher Fürsorge zur Verbesserung wirtschaftsbezogener Standortbedingungen, Städtebau, Stadt- und Regionalentwicklung, Digitalisierung, Breitband- und Mobilfunkinfrastruktur, touristische Infrastruktur, Infrastrukturen für Forschung, Innovation und Technologietransfer sowie ergänzende betriebliche Aus- und Weiterbildung, Klima- und Umweltschutz vorgesehen sind, zugunsten von Verkehrsprojekten umgeschichtet werden?
10. Wie ist der Umsetzungsstand des Straßenverkehrsvorhabens „A 72, Borna–Nord – AD A 38/A 72 (BA 5.2 AS Rötha –AD A 38/A 72)“?
 - a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?

- b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
 - c) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, die laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) 180,529 Mio. Euro betragen, während die Ausgaben laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) bei 278,718 Mio. Euro lagen?
 - d) Welche Konsequenzen hat es, dass die voraussichtlichen Gesamtkosten des Projekts bei 333,872 Mio. Euro liegen und damit über den im BLKG beschlossenen Höchstbetrag von 203,196 Mio. Euro, muss das Land Sachsen den Betrag nachschießen, oder steht der Bund dafür ein?
11. Wie ist der Umsetzungsstand des Straßenverkehrsvorhabens „B 87, Ortsumgehung Bad Kösen“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
 - b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
 - c) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, die laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) 136,541 Mio. Euro betragen, während die Ausgaben laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) bei 141,790 Mio. Euro lagen?
12. Wie ist der Umsetzungsstand des Straßenverkehrsvorhabens „B 180, Ortsumgehung Aschersleben/Süd bis Quenstedt“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
 - b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
 - c) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, die laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) 22,202 Mio. Euro betragen, während die Ausgaben laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) bei 21,334 Mio. Euro lagen?
13. Wie ist der Umsetzungsstand des Straßenverkehrsvorhabens „B 97, Ortsumgehung Cottbus, 2. BA“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?

- b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
- c) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, die laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) 39,962 Mio. Euro betragen, während die Ausgaben laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) bei 39,403 Mio. Euro lagen?
14. Wie ist der Umsetzungsstand des Straßenverkehrsvorhabens „B 178, Zittau–Niederoderwitz“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
- b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
- c) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, die laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) 52,596 Mio. Euro betragen, während die Ausgaben laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) bei 50,092 Mio. Euro lagen?
15. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Bahnhof Lübbenau“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
- b) Welche Gründe hat der massive Kostenanstieg von 0,701 Mio. Euro auf 8,463 Mio. Euro (Angabe laut Bundeshaushalt 2026, Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“)?
- c) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
- d) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, die laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) 0,385 Mio. Euro betragen, während die Ausgaben laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) bei 0,427 Mio. Euro lagen?
16. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „S-Bahn Köln, Köln–Mönchengladbach“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?

- b) Welche Gründe hat der massive Kostenanstieg von 4,228 Mio. Euro auf 134,666 Mio. Euro (Angabe laut Bundeshaushalt 2026, Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“)?
- c) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
- d) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, die laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) 1,631 Mio. Euro betragen, während die Ausgaben laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) bei 0,551 Mio. Euro lagen?
17. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „S-Bahn Köln, S 11 Ergänzungspaket“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
- b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
- c) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, wo es laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) 10,372 Mio. Euro betragen, während die Ausgaben laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) bei 8,669 Mio. Euro lagen?
18. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Arnsdorf-Kamenz–Hosena(–Hoyerswerda–Spremberg)“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
- b) Welche Gründe hat der massive Kostenanstieg von 1,051 Mio. Euro auf 108,592 Mio. Euro (Angabe laut Bundeshaushalt 2026, Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“)?
- c) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
- d) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, die laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) 0,835 Mio. Euro betragen, während die Ausgaben laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) bei 1,151 Mio. Euro lagen?
19. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Berlin-Cottbus-Weißwasser-Görlitz-(Breslau)?

- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
 - b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
 - c) Ist die Fertigstellung des Projekts bis 2038 realistisch?
 - d) Was ist aktuell der Projektumfang in diesem Projekt (bitte alle Maßnahmen auflisten)?
 - e) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, wo die Ausgaben laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) bei 0,700 Mio. Euro lagen, während die Ausgaben laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) bei 3,020 Mio. Euro lagen?
20. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Bahnhof Bitterfeld“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
 - b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
 - c) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, wo die Ausgaben laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) bei 2,156 Mio. Euro lagen, während die Ausgaben laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) bei 5,949 Mio. Euro lagen?
21. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Graustein – Spreewitz“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
 - b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
 - c) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, wo die Ausgaben laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) bei 0,123 Mio. Euro lagen, während die Ausgaben laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) bei 0,104 Mio. Euro lagen?
22. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Bahnhof Leuna Werke Nord“?

- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
 - b) Welche Gründe hat der massive Kostenanstieg von 0,485 Mio. Euro auf 6,953 Mio. Euro (Angabe laut Bundeshaushalt 2026, Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrsweeinvestitionen des Bundes“)?
 - c) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
 - d) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsausgaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, wo die Ausgaben laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) bei 0,427 Mio. Euro lagen, während die Ausgaben laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrsweeinvestitionen des Bundes“) bei 0,295 Mio. Euro lagen?
23. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Lübbenu–Cottbus“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
 - b) Welche Gründe hat der massive Kostenanstieg von 226,439 Mio. Euro auf 414,249 Mio. Euro (Angabe laut Bundeshaushalt 2026, Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrsweeinvestitionen des Bundes“)?
 - c) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
 - d) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsausgaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, wo die Ausgaben laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) bei 0,049 Mio. Euro lagen, während laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrsweeinvestitionen des Bundes“) noch keine Ausgaben getätigt wurden?
 - e) Welche Konsequenzen hat es, dass die voraussichtlichen Gesamtkosten des Projekts bei 414,249 Mio. Euro liegen und damit über den im BLKG beschlossenen Höchstbetrag von 403,560 Mio. Euro, muss das Land Brandenburg den Betrag nachschießen, oder steht der Bund dafür ein?
24. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Knoten Ruhland“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
 - b) Welche Gründe hat der massive Kostenanstieg von 1,051 Mio. Euro auf 62,072 Mio. Euro (Angabe laut Bundeshaushalt 2026, Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrsweeinvestitionen des Bundes“)?

- c) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
- d) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsausgaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, wo die Ausgaben laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) bei 0,879 Mio. Euro lagen, während laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) die Ausgaben bei 0,936 Mio. Euro lagen?
25. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Ausbau-strecke Aachen-Köln“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
- b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
- c) Ist die Fertigstellung des Projekts bis 2038 realistisch?
- d) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsausgaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, wo die Ausgaben laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) bei 0,002 Mio. Euro lagen, während laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) die Ausgaben bei 0,663 Mio. Euro lagen?
26. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Merseburg–Querfurt“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
- b) Welche Gründe hat der massive Kostenanstieg von 1,862 Mio. Euro auf 14,857 Mio. Euro (Angabe laut Bundeshaushalt 2026, Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“)?
- c) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
- d) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsausgaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, wo die Ausgaben laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) bei 1,430 Mio. Euro lagen, während laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) die Ausgaben bei 1,586 Mio. Euro lagen?
27. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Verbindungskurve Großkorbetha“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?

- b. Welche Gründe hat der massive Kostenanstieg von 0,831 Mio. Euro auf 86,666 Mio. Euro (Angabe laut Bundeshaushalt 2026, Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“)?
 - c) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
 - d) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, wo die Ausgaben laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) bei 1,692 Mio. Euro lagen, während laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) die Ausgaben bei 0,822 Mio. Euro lagen?
28. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „S-Bahn Leipzig–Pegau–Zeitz–Gera“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
 - b) Welche Gründe hat der massive Kostenanstieg von 3,160 Mio. Euro auf 253,333 Mio. Euro (Angabe laut Bundeshaushalt 2026, Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“)?
 - c) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
 - d) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, wo die Ausgaben laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) bei 6,916 Mio. Euro lagen, während laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) die Ausgaben bei 7,024 Mio. Euro lagen?
 - e) Welche Konsequenzen hat es, dass die voraussichtlichen Gesamtkosten des Projekts bei 253,333 Mio. Euro liegen und damit über den im BLKG beschlossenen Höchstbetrag von 171,000 Mio. Euro, müssen die Länder Sachsen und Sachsen-Anhalt den Betrag nachschießen oder steht der Bund dafür ein?
29. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Bahnhof Königs Wusterhausen“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
 - b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

- c) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, wo die Ausgaben laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) bei 0,086 Mio. Euro lagen, während laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) die Ausgaben bei 5,142 Mio. Euro lagen?
30. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Strecke Leipzig–Bad Lausick–Geithain(–Chemnitz) (nur Planungskosten)“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
- b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
- c) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, wo die Ausgaben laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) bei 0,133 Mio. Euro lagen, während laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) die Ausgaben bei 4,124 Mio. Euro lagen?
31. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „(Leipzig–)Geithain–Chemnitz (nur Planungskosten)“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
- b) Welche Gründe hat der massive Kostenanstieg von 6,861 Mio. Euro auf 21,983 Mio. Euro (Angabe laut Bundeshaushalt 2026, Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“)?
- c) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
- d) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, wo die Ausgaben laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) bei 4,819 Mio. Euro lagen, während laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) die Ausgaben bei 6,089 Mio. Euro lagen?
32. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Weißenfels–Zeitz“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
- b) Welche Gründe hat der massive Kostenanstieg von 1,247 Mio. Euro auf 27,469 Mio. Euro (Angabe laut Bundeshaushalt 2026, Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“)?

- c) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
 - d) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, wo die Ausgaben laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) bei 1,450 Mio. Euro lagen, während laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) die Ausgaben bei 1,345 Mio. Euro lagen?
 - e) Ist eine schnellere Umsetzung des Projekts aus baulicher und technischer Sicht möglich, und welche externen Gründe gibt es für den aktuellen Zeitplan des Projekts?
33. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „S-Bahn Leipzig–Merseburg“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
 - b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
 - c) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, wo die Ausgaben laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) bei 0,008 Mio. Euro lagen, während laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) die Ausgaben bei 0,237 Mio. Euro lagen?
34. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Knoten Falkenberg (1. Teilmaßnahme)“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
 - b) Welche Gründe hat der massive Kostenanstieg von 2,856 Mio. Euro auf 74,074 Mio. Euro (Angabe laut Bundeshaushalt 2026, Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“)?
 - c) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
 - d) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, wo die Ausgaben laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) bei 3,243 Mio. Euro lagen, während laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) die Ausgaben bei 3,277 Mio. Euro lagen?
35. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Strecke Berlin-Grünau–Königs Wusterhausen“?

- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
- b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
- c) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, wo laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) bisher keine Ausgaben getätigt wurden, während laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrsweeinvestitionen des Bundes“) die Ausgaben bei 0,407 Mio. Euro lagen?
36. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Strecke Cottbus–Forst“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
- b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
- c) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, wo laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) bisher 0,103 Mio. Euro an Ausgaben getätigt wurden, während laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrsweeinvestitionen des Bundes“) die Ausgaben bei 0,555 Mio. Euro lagen?
37. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Strecke Leipzig-Falkenberg-Cottbus (1. Teilmaßnahme)“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
- b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
- c) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, wo laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) bisher 0,09 Mio. Euro an Ausgaben getätigt wurden, während laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrsweeinvestitionen des Bundes“) die Ausgaben bei 1,611 Mio. Euro lagen?
38. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „S-Bahn-Netz Rheinisches Revier, Abschnitt Ost“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
- b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

- c) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, wo laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) bisher keine Ausgaben getätigt wurden, während laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) die Ausgaben bei 0,551 Mio. Euro lagen?
39. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Strecke Naumburg–Halle (Saale)“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
- b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
- c) Wie erklärt sich bei diesem Projekt die Differenz in den Regierungsangaben bei den bis 31. Dezember 2024 geleisteten Gesamtausgaben, wo laut Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) bisher 0,07 Mio. Euro an Ausgaben getätigt wurden, während laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) die Ausgaben bei 0,375 Mio. Euro lagen?
40. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Bahnhof Eisenhüttenstadt“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
- b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
- c) Warum ist das Projekt zwar im Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) aufgelistet, fehlt aber im Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“)?
41. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Bahnhof Cottbus“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
- b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
- c) Warum ist das Projekt zwar im Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) aufgelistet, fehlt aber im Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“)?
42. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Bahnhof Bischdorf“?

- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
 - b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
 - c) Warum ist das Projekt zwar im Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) aufgelistet, fehlt aber im Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“)?
43. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Strecke Cottbus-Guben-Grünberg“?
- a) Mit welcher Kostenannahme wurde das Projekt in das InvKG aufgenommen, wie hoch sind nach jetzigem Stand die Gesamtkosten, und wie viel waren bzw. sind davon jeweils Planungs- und Baukosten (bitte tabellarisch auflisten)?
 - b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
 - c) Warum ist das Projekt zwar im Bericht „Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen 2025“ (Bundestagsdrucksache 21/2700) aufgelistet, fehlt aber im Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“)?
44. Warum wird das Projekt „Bahnhof Berlin-Schönefeld“ nicht mehr über das InvKG realisiert?
- a) Inwiefern wird das Projekt über andere Wege aus Mitteln des Bundes oder des Landes Berlin oder Brandenburg finanziert?
 - b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
45. Warum wird das Projekt „Bahnhof Berlin-Grünau“ nicht mehr über das InvKG realisiert?
- a) Inwiefern wird das Projekt über andere Wege aus Mitteln des Bundes oder des Landes Berlin finanziert?
 - b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
46. Warum wird das Projekt „Strecke Cottbus–Priestewitz–Dresden“ nicht mehr über das InvKG realisiert?
- a) Inwiefern wird das Projekt über andere Wege aus Mitteln des Bundes oder des Landes Brandenburg oder des Freistaats Sachsen finanziert?
 - b) Inwiefern gehört die Strecke zum militärischen Grundnetz?
 - c) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
47. Warum wird das Projekt „Strecke Weißkollm Süd–Lohsa West“ nicht mehr über das InvKG realisiert?
- a) Inwiefern wird das Projekt über andere Wege aus Mitteln des Bundes oder des Freistaats Sachsen finanziert?
 - b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

48. Warum wird das Projekt „Strecke Dresden–Bautzen–Görlitz–Grenze Deutschland/Polen(– Zittau)“ nicht mehr über das InvKG realisiert?
- Inwiefern wird das Projekt über andere Wege aus Mitteln des Bundes oder des Freistaats Sachsen finanziert?
 - Inwiefern gehört die Strecke zum militärischen Grundnetz?
 - Wie ist der Sachstand der Gespräche zwischen Bund, Freistaat Sachsen und ggf. Polen bezüglich des Ausbaus der Strecke, der laut Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD Teil der Stärkung der Schienenverbindungen zwischen Deutschland und Polen sowie Tschechien ist?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
49. Warum wird das Projekt „Strecke Dresden–Bischofswerda–Wilthen–Zittau“ nicht mehr über das InvKG realisiert?
- Inwiefern wird das Projekt über andere Wege aus Mitteln des Bundes oder des Freistaats Sachsen finanziert?
 - Inwiefern gehört die Strecke zum militärischen Grundnetz?
 - Wie ist der Sachstand der Gespräche zwischen Bund, Freistaat Sachsen und ggf. Polen bezüglich des Ausbaus der Strecke, der laut Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD Teil der Stärkung der Schienenverbindungen zwischen Deutschland und Polen sowie Tschechien ist?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
 - Ergibt sich aus der jetzt zum Fahrplanwechsel neuen Fernverkehrsverbindung von Leipzig nach Breslau ein unvorhergesehener Bedarf nach § 6 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG), sodass die Strecke Dresden–Görlitz durch den Bund ausgebaut wird, damit der Fernverkehr auf dieser Relation auch die Landeshauptstadt Dresden anfahren kann?
50. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Stand der Reaktivierung der Herrnhuter Bahn als Teilstrecke der Verbindung zwischen Dresden/Bautzen/Löbau mit Zittau, und inwiefern spielt die Strecke in den Planungen des Bundes eine Rolle als Teil des militärischen Grundnetzes und als Teilstück, für die laut Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vorgesehene Stärkung der Schienenverbindungen zwischen Deutschland und Polen sowie Tschechien?
51. Warum wird das Projekt „S-Bahn-Verknüpfungspunkt Südsehne Leipzig“ nicht mehr über das InvKG realisiert?
- Inwiefern wird das Projekt über andere Wege aus Mittel des Bundes oder des Freistaats Sachsen finanziert?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
52. Warum wird das Projekt „Strecke Leipzig–Grimma(– Döbeln)“ nicht mehr über das InvKG realisiert?
- Inwiefern wird das Projekt über andere Wege aus Mitteln des Bundes oder des Freistaats Sachsen finanziert?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

53. Warum wird das Projekt „Strecke Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden“ nicht mehr über das InvKG realisiert?
- a) Inwiefern wird das Projekt über andere Wege aus Mitteln des Bundes oder des Freistaats Sachsen finanziert?
 - b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Berlin, den 19. Dezember 2025

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion