

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Paula Piechotta,
Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/3497 –**

**Umsetzungsstand der Verkehrsprojekte im Rahmen des Investitionsgesetzes
Kohleregionen****Vorbemerkung der Fragesteller**

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.

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?

Die Umsetzung der bisher im Bund-Länder-Koordinierungsgremium (BLKG) beschlossenen Bundesfernstraßenvorhaben bis zum Jahr 2038 ist sichergestellt.

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?

Die von den Ländern in das InvKG eingebrachten Schieneninfrastrukturvorhaben wiesen überwiegend keine begonnenen Planungen auf. Im Gegensatz hierzu war Grundlage der Beschlüsse des BLKG zu den Bundesfernstraßenvorhaben vorliegendes Baurecht.

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?

Mit der im Koalitionsvertrag festgeschriebenen Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung sollen verfahrensbeschleunigende Potenziale genutzt werden, die auch der Planung und Umsetzung von Schieneninfrastrukturvorhaben des InvKG zugutekommen. Das Kabinett hat am 17. Dezember 2025 den Entwurf für ein Infrastruktur-Zukunftsgesetz beschlossen. Ziel der darin vorgesehenen Maßnahmen ist es, Planungs- und Genehmigungsverfahren für alle Infrastrukturen spürbar zu vereinfachen, zu digitalisieren und erheblich zu beschleunigen. Während die Schieneninfrastrukturvorhaben des InvKG bereits seit dem Jahr 2023 im überragenden öffentlichen Interesse liegen, soll nun zusätzlich zuerkannt werden, dass sie der öffentlichen Sicherheit dienen und somit rechtlich klar priorisiert werden. Hierdurch wird erreicht, dass ihnen in gerichtlichen und behördlichen Abwägungsentscheidungen ein höheres Gewicht beigemessen wird und sie so schneller genehmigt werden können.

Im Rahmen der Planungsbegleitung befinden sich das Bundesministerium für Verkehr, das Eisenbahn-Bundesamt und die beteiligten Länder in regelmäßigem Austausch mit den Vorhabenträgerinnen über den jeweiligen konkreten Projektfortschritt.

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 Kohleregionen 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 Verkehrsweginvestitionen 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?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundlage der Darstellung des Mittelabflusses der Schienenverkehrsvorhaben zum Stand 31. Dezember 2024 gemäß Bundestagsdrucksache 21/600 sind die Planwerte gemäß Bauzeiten- und Finanzierungsplan der Vorhabenträgerin, welche in der jeweiligen abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung, oder aber einer abgeschlossenen Anpassungsvereinbarung, hinterlegt sind. Im Gegensatz dazu wurde in der Bundestagsdrucksache 21/2700 (Bericht Umsetzungsstand InvKG) der tatsächliche Mittelabfluss zum 31. Dezember 2024 dargestellt.

Grundlage der Darstellung des Mittelabflusses der Bundesfernstraßenvorhaben zum Stand 31. Dezember 2024 in der Bundestagsdrucksache 21/600 sind die Bau- und Grunderwerbskosten aus InvKG-Mitteln, aus vor Inkrafttreten des InvKG zur Verfügung gestellten Mitteln des Sofortprogramms sowie aus den Mitteln des Kapitel 1201 des Bundesfernstraßenhaushalts.

Im Gegensatz dazu beruhen die in der Bundestagsdrucksache 21/2700 (Bericht Umsetzungsstand InvKG) genannten Ausgaben auf den aus InvKG-Mitteln finanzierten Bau- und Grunderwerbskosten sowie der zusätzlich den Straßenbauverwaltungen der Länder zustehende Zweckausgabenpauschale.

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?

Die Fragen 6 bis 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Kostensteigerungen beschlossener Vorhaben müssen durch das BLKG gebilligt werden. Für unabewisbare Kostensteigerungen ist in der Regel bereits eine Planungsreserve in Höhe von 15 bis 50 Prozent der Projektkosten vorgesehen. In das BLKG wurden keine Projekte zur Depriorisierung eingebracht.

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?

Der Bundesregierung liegen keine Kenntnisse darüber vor, dass Finanzhilfen zu Gunsten von Verkehrsprojekten umgeschichtet werden sollen.

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 betrugen, 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?

Die Fragen 10 bis 10d werden gemeinsam beantwortet.

Die vom BLKG bestätigten aktuellen InvKG-Gesamtkosten (Bau- und Grundgerwerbskosten) belaufen sich auf 203 196 000 Euro. Die Gesamtfertigstellung wird für das Jahr 2028 erwartet. Kostenannahmen und ein Zeitpunkt für die Fertigstellung für einzelne Projekte sind nicht im InvKG enthalten. Die Länder müssen die Projekte – auch die Infrastrukturprojekte – priorisieren, die abschließend durch das BLKG mit einem konkreten Kostenrahmen beschlossen werden. Nicht aus InvKG-Mitteln finanzierte Leistungen sind aus Bundesfernstraßenmitteln (Kapitel 1201, Titel 891 11 „Investitionen der „Die Autobahn GmbH des Bundes““) zu tragen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

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?

Die Fragen 11 bis 11c werden gemeinsam beantwortet.

Die vom BLKG bestätigten aktuellen InvKG-Gesamtkosten (Bau- und Grund erwerbskosten zzgl. Zweckausgabenpauschale und Planungsreserve) belaufen sich auf 225 911 000 Euro. Die Verkehrsfreigabe wird im Jahr 2026 erwartet.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 sowie zu Frage 10 verwiesen.

12. Wie ist der Umsetzungsstand des Straßenverkehrsvorhabens „B 180, Ortsumgehung Aschersleben/Süd bis Quedstedt“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
 - 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?

Die Fragen 12 bis 12c werden gemeinsam beantwortet.

Die vom BLKG bestätigten aktuellen InvKG-Gesamtkosten (Bau- und Grund erwerbskosten zzgl. Zweckausgabenpauschale und Planungsreserve) belaufen sich auf 68 243 070 Euro. Die Verkehrsfreigabe wird im Jahr 2026 erwartet.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 sowie zu Frage 10 verwiesen.

13. Wie ist der Umsetzungsstand des Straßenverkehrsvorhabens „B 97, Orts umgehung Cottbus, 2. BA“?
- 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)?
 - 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?

Die Fragen 13 bis 13c werden gemeinsam beantwortet.

Die vom BLKG bestätigten aktuellen InvKG-Gesamtkosten (Bau- und Grund erwerbskosten zzgl. Zweckausgabenpauschale und Planungsreserve) belaufen sich auf 86 316 000 Euro. Die Verkehrsfreigabe wird im Jahr 2026 erwartet.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 sowie zu Frage 10 verwiesen.

14. Wie ist der Umsetzungsstand des Straßenverkehrsvorhabens „B 178, Zittau–Niederoderwitz“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
 - 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?

Die Fragen 14 bis 14c werden gemeinsam beantwortet.

Die vom BLKG bestätigten aktuellen InvKG-Gesamtkosten (Bau- und Grund erwerbskosten zzgl. Zweckausgabenpauschale und Planungsreserve) belaufen sich auf 69 363 860 Euro. Die Verkehrsfreigabe ist im Jahr 2025 erfolgt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 sowie zu Frage 10 verwiesen.

15. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Bahnhof Lübbenau“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Die Fragen 15, 15a und 15c werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/3895 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

- 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“)?

Der Betrag entspricht dem Bundesmittelanteil an den Gesamtprojektkosten des vom BLKG gebilligten Vorhabens zum Zeitpunkt der Billigung (ohne Planungsreserve). Bei Vorhaben, für die im Jahr 2021 oder 2022 die Planungsförderungsvereinbarung abgeschlossen wurde, wurde der anteilige Bundesmittelanteil bis zum Abschluss der Planung, bei diesem Vorhaben bis zum Abschluss der Genehmigungsplanung (Lph 4 HOAI) in der Tabelle 6 des VWIB dargestellt, und nicht die veranschlagten Gesamtprojektkosten. Die ursprünglich eingestellten Werte werden in der Spalte 6 nicht aktualisiert.

- 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 betrugen, während die Ausgaben laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) bei 0,427 Mio. Euro lagen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

16. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „S-Bahn Köln, Köln–Mönchengladbach“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Die Fragen 16, 16a und 16c werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- 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“)?

Der Betrag von 134,666 Mio. Euro entspricht dem Bundesmittelanteil an den Gesamtkosten des vom BLKG gebilligten Vorhabens zum Zeitpunkt der Billigung (ohne Planungsreserve). Bei Vorhaben, für die im Jahr 2021 oder 2022 die Planungsförderungsvereinbarung abgeschlossen wurde, wurde nur der anteilige Bundesmittelanteil bis zum Abschluss der Planung, bei diesem Vorhaben bis zum Abschluss der Genehmigungsplanung (Lph 4 HOAI) in der Tabelle 6 des VWIB dargestellt, und nicht die veranschlagten Gesamtprojektkosten. Die ursprünglich eingestellten Werte werden in der Spalte 6 nicht aktualisiert.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/3895 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

- 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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

17. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „S-Bahn Köln, S 11 Ergänzungspaket“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Die Fragen 17 bis 17b werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- 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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

18. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Arnsdorf–Kamenz–Hosena(–Hoyerswerda–Spremberg)“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Die Fragen 18, 18a und 18c werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- 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“)?

Der Betrag von 108,592 Mio. Euro entspricht dem Bundesmittelanteil an den Gesamtkosten des vom BLKG gebilligten Vorhabens zum Zeitpunkt der Billigung (ohne Planungsreserve). Bei Vorhaben, für die im Jahr 2021 oder 2022 die Planungsfinanzierungsvereinbarung abgeschlossen wurde, wurde nur der ante-

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/3895 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

lige Bundesmittelanteil bis zum Abschluss der Planung, bei diesem Vorhaben bis zum Abschluss der Genehmigungsplanung (Lph 4 HOAI) in der Tabelle 6 des VWIB dargestellt, und nicht die veranschlagten Gesamtprojektkosten. Die ursprünglich eingestellten Werte werden in der Spalte 6 nicht aktualisiert.

- 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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

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?

Die Fragen 19 bis 19c werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- d) Was ist aktuell der Projektumfang in diesem Projekt (bitte alle Maßnahmen aufführen)?

Der aktuelle Maßnahmenumfang sieht vor:

- Zweigleisiger Ausbau (inklusive Überleitverbindungen und Gleiswechselbetrieb) und Elektrifizierung inklusive notwendiger Bahnstromversorgung der Strecke Cottbus–Görlitz auf mindestens 160 km/h
- Untersuchung zur optionalen Geschwindigkeitserhöhung auf 200 km/h (Nach gutachterlicher Betrachtung wird die optionale Geschwindigkeitserhöhung vom Freistaat Sachsen nicht mehr verfolgt)
- Elektrifizierung Bf. Görlitz–Grenze D/Pl mit Gleichstromsystem (1. Bauweise Bf. Görlitz), Elektrifizierung gesamter Bf. Görlitz
- Erweiterung Bf. Görlitz zur Gewährleistung von grenzüberschreitendem SPFV/SPNV und Güterzügen bis 740 m mit Systemtransition, Anpassung der Signaltechnik an Zweigleisigkeit und Elektrifizierung (Ablösen Alttechnik durch ESTW/DSTW)
- Ausrüstung mit ETCS Level 2 gemäß Anforderungen EIGV und TEN
- Erneuerung, Umbau, Neubau, bedarfs- und kundengerechte Anpassung von Verkehrsstationen.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/3895 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

- 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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

20. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Bahnhof Bitterfeld“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Die Fragen 20 bis 20b werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- 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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

21. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Graustein – Spreewitz“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Die Fragen 21 bis 21b werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- 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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/3895 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

22. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Bahnhof Leuna Werke Nord“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Die Fragen 22, 22a und 22c werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- Welche Gründe hat der massive Kostenanstieg von 0,485 Mio. Euro auf 6,953 Mio. Euro (Angabe laut Bundeshaushalt 2026, Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“)?

Der Betrag entspricht dem Bundesmittelanteil an den Gesamtkosten des vom BLKG gebilligten Vorhabens zum Zeitpunkt der Billigung (ohne Planungsreserve) bis zur Billigung durch das BLKG im September 2025. Bei Vorhaben, für die im Jahr 2021 oder 2022 die Planungsfinanzierungsvereinbarung abgeschlossen wurde, wurde nur der anteilige Bundesmittelanteil bis zum Abschluss der Planung, bei diesem Vorhaben bis zum Abschluss der Genehmigungsplanung (Lph 4 HOAI) in der Tabelle 6 des VWIB dargestellt, und nicht die veranschlagten Gesamtprojektkosten. Die ursprünglich eingestellten Werte werden in der Spalte sechs nicht aktualisiert.

- 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 0,427 Mio. Euro lagen, während die Ausgaben laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) bei 0,295 Mio. Euro lagen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

23. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Lübbenau–Cottbus“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
 - 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?

Die Fragen 23, 23a, 23c und 23e werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/3895 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

- 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 „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“)?

Der Betrag von 414,249 Mio. Euro entsprach dem Bundesmittelanteil an den Gesamtkosten des vom BLKG gebilligten Vorhabens zum Zeitpunkt der Billigung (ohne Planungsreserve). Bei Vorhaben, für die im Jahr 2021 oder 2023 die Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen wurde, wurde der Bundesmittelanteil der Gesamtprojektkosten eingestellt, jedoch ohne die nachfolgende Maßnahmenumgriffserweiterung im Jahr 2024. Die ursprünglich eingestellten Werte werden in der Spalte 6 nicht aktualisiert.

- 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 0,049 Mio. Euro lagen, während laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) noch keine Ausgaben getätigten wurden?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

24. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Knoten Ruhland“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Die Fragen 24, 24a und 24c werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- 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 „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“)?

Der Betrag von 62,072 Mio. Euro entspricht dem Bundesmittelanteil an den Gesamtkosten des vom BLKG gebilligten Vorhabens zum Zeitpunkt der Billigung (ohne Planungsreserve). Bei Vorhaben, für die im Jahr 2021 oder 2022 die Planungsfiananzierungsvereinbarung abgeschlossen wurde, wurde nur der anteilige Bundesmittelanteil bis zum Abschluss der Planung, bei diesem Vorhaben bis zum Abschluss der Genehmigungsplanung (Lph 4 HOAI) in der Tabelle 6 des VWIB dargestellt, und nicht die veranschlagten Gesamtprojektkosten. Die ursprünglich eingestellten Werte werden in der Spalte 6 nicht aktualisiert.

- 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 0,879 Mio. Euro lagen, während laut Bundeshaushalt 2026 (Bun-

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/3895 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

destagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) die Ausgaben bei 0,936 Mio. Euro lagen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

25. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Ausbau-strecke Aachen-Köln“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
 - Ist die Fertigstellung des Projekts bis 2038 realistisch?

Die Fragen 25 bis 25c werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- 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 0,002 Mio. Euro lagen, während laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) die Ausgaben bei 0,663 Mio. Euro lagen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

26. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Merseburg–Querfurt“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Die Fragen 26, 26a und 26c werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- 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“)?

Der Betrag von 14,857 Mio. Euro entspricht dem Bundesmittelanteil an den Gesamtkosten des vom BLKG gebilligten Vorhabens zum Zeitpunkt der Billigung (ohne Planungsreserve). Bei Vorhaben, für die im Jahr 2021 oder 2022 die Planungsförderungsvereinbarung abgeschlossen wurde, wurde nur der anteilige Bundesmittelanteil bis zum Abschluss der Planung, bei diesem Vorhaben bis zum Abschluss der Genehmigungsplanung (Lph 4 HOAI) in der Tabelle 6

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/3895 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

des VWIB dargestellt, und nicht die veranschlagten Gesamtprojektkosten. Die ursprünglich eingestellten Werte werden in der Spalte 6 nicht aktualisiert.

- 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 1,430 Mio. Euro lagen, während laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) die Ausgaben bei 1,586 Mio. Euro lagen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

27. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Verbindungskurve Großkorbetha“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Die Fragen 27, 27a und 27c werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- 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“)?

Der Betrag von 86,666 Mio. Euro entspricht dem Bundesmittelanteil an den Gesamtkosten des vom BLKG gebilligten Vorhabens zum Zeitpunkt der Billigung (ohne Planungsreserve). Bei Vorhaben, für die im Jahr 2021 oder 2022 die Planungsfinanzierungsvereinbarung abgeschlossen wurde, wurde nur der anteilige Bundesmittelanteil bis zum Abschluss der Planung, bei diesem Vorhaben bis zum Abschluss der Genehmigungsplanung (Lph 4 HOAI) in der Tabelle 6 des VWIB dargestellt, und nicht die veranschlagten Gesamtprojektkosten. Die ursprünglich eingestellten Werte werden in der Spalte 6 nicht aktualisiert.

- 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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/3895 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

28. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „S-Bahn Leipzig–Pegau–Zeitz–Gera“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
 - 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?

Die Fragen 28, 28a, 28c und 28e werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- 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“)?

Der Betrag von 253,333 Mio. Euro entsprach dem Bundesmittelanteil an den Gesamtkosten des vom BLKG gebilligten Vorhabens zum Zeitpunkt der Billigung (ohne Planungsreserve). Bei Vorhaben, für die im Jahr 2021 oder 2022 die Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen wurde, wurde nur der anteilige Bundesmittelanteil bis zum Abschluss der Planung, bei diesem Vorhaben bis zum Abschluss der Genehmigungsplanung (Lph 4 HOAI) in der Tabelle 6 des VWIB dargestellt, und nicht die veranschlagten Gesamtprojektkosten. Die ursprünglich eingestellten Werte werden in der Spalte 6 nicht aktualisiert.

- 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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

29. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Bahnhof Königs Wusterhausen“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Die Fragen 29 bis 29b werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/3895 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

- 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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

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?

Die Fragen 30 bis 30b werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- 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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

31. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „(Leipziger)–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)?
c) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Die Fragen 31, 31a und 31c werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- 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“)?

Der Betrag von 21,983 Mio. Euro entsprach dem Bundesmittelanteil an den Gesamtkosten des vom BLKG gebilligten Vorhabens zum Zeitpunkt der Billigung (ohne Planungsreserve). Bei dem Vorhaben wurde im Jahr 2021 die Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Es wurde der Bundesmittelanteil bis

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/3895 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

zum Abschluss der Planungsphase (Lph 1 bis Lph 4 HOAI) eingestellt. Die ursprünglich eingestellten Werte werden in der Spalte 6 nicht aktualisiert.

- 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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

32. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Weißenfels-Zeitz“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Die Fragen 32, 32a und 32c werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- 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“)?

Der Betrag von 27,469 Mio. Euro entspricht dem Bundesmittelanteil an den Gesamtkosten des vom BLKG gebilligten Vorhabens zum Zeitpunkt der Billigung (ohne Planungsreserve). Bei Vorhaben, für die im Jahr 2021 oder 2022 die Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen wurde, wurde nur der anteilige Bundesmittelanteil bis zum Abschluss der Planung, bei diesem Vorhaben bis zum Abschluss der Genehmigungsplanung (Lph 4 HOAI) in der Tabelle 6 des VWIB dargestellt, und nicht die veranschlagten Gesamtprojektkosten. Die ursprünglich eingestellten Werte werden in der Spalte 6 nicht aktualisiert.

- 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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

- 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?

Die Vorhabenträgerin sieht keine Möglichkeit einer schnelleren Umsetzung. Gründe für den aktuellen Zeitplan sind unter anderem eine Bestelländerung des

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/3895 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

Aufgabenträgers im Jahr 2023 und im Rahmen des anstehenden Planrechtsverfahren geringe Beschleunigungsmöglichkeiten durch festgelegte Fristen nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG).

33. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „S-Bahn Leipzig–Merseburg“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Die Fragen 33 bis 33b werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- 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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

34. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Knoten Falkenberg (1. Teilmaßname)“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Die Fragen 34, 34a und 34c werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- 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“)?

Der Betrag von 74,074 Mio. Euro entspricht dem Bundesmittelanteil an den Gesamtkosten des vom BLKG gebilligten Vorhabens zum Zeitpunkt der Billigung (ohne Planungsreserve). Bei Vorhaben, für die im Jahr 2021 oder 2022 die Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen wurde, wurde der Bundesmittelanteil der Gesamtprojektkosten eingestellt. Die ursprünglich eingestellten Werte werden in der Spalte 6 nicht aktualisiert.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/3895 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

- 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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

35. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Strecke Berlin-Grünau–Königs Wusterhausen“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Die Fragen 35 bis 35b werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- 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 getätigten wurden, während laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) die Ausgaben bei 0,407 Mio. Euro lagen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

36. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Strecke Cottbus–Forst“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Die Fragen 36 bis 36b werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- 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 getätigten wurden, während laut Bundeshaushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) die Ausgaben bei 0,555 Mio. Euro lagen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/3895 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

37. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Strecke Leipzig-Falkenberg-Cottbus (1. Teilmaßnahme)“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Die Fragen 37 bis 37b werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- 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 „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“) die Ausgaben bei 1,611 Mio. Euro lagen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

38. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenerverkehrsvorhabens „S-Bahn-Netz Rheinisches Revier, Abschnitt Ost“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Die Fragen 38 bis 38b werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- 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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

39. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenerverkehrsvorhabens „Strecke Naumburg–Halle (Saale)“?
- 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)?

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/3895 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

- b) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Die Fragen 39 bis 39b werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- 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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

40. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Bahnhof Eisenhüttenstadt“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Die Fragen 40 bis 40b werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- 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“)?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

41. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Bahnhof Cottbus“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Die Fragen 41 bis 41b werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/3895 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

- 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“)?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

42. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Bahnhof Bischofswerda“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Die Fragen 42 bis 42b werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- 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“)?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

43. Wie ist der Umsetzungsstand des Schienenverkehrsvorhabens „Strecke Cottbus-Guben-Grünberg“?
- 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)?
 - Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Die Fragen 43 bis 43b werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1* verwiesen.

- 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“)?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/3895 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

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?
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?
51. Warum wird das Projekt „S-Bahn-Verknüpfungspunkt Südsehne Leipzig“ 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?
52. Warum wird das Projekt „Strecke Leipzig–Grimma(– Döbeln)“ 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?
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?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 44, 45, 47, 49 sowie 51 bis 53 gemeinsam beantwortet.

Eine Billigung des BLKG liegt aufgrund der Priorisierungsentscheidungen des jeweiligen Landes nicht vor. Ohne Priorisierungsbegehren des jeweiligen Landes und anschließender Billigung durch das BLKG kann keine Finanzierung der Planung und Realisierung aus Mitteln des InvKG erfolgen.

46. Warum wird das Projekt „Strecke Cottbus–Priestewitz–Dresden“ nicht mehr über das InvKG realisiert?
- Inwiefern wird das Projekt über andere Wege aus Mitteln des Bundes oder des Landes Brandenburg oder des Freistaats Sachsen finanziert?

Die Fragen 46 und 46a werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zur Frage 53 verwiesen.

- Inwiefern gehört die Strecke zum militärischen Grundnetz?

Die Strecke ist Teil des militärischen Grundnetzes.

- Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?

Es wird auf die Antwort zur Frage 53 verwiesen.

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?

Eine Finanzierung der Planung und Realisierung des Projekts im Rahmen des InvKG kann nicht erfolgen, da aufgrund des Erreichens der Budgetobergrenze keine Billigung des BLKG vorliegt.

- Inwiefern gehört die Strecke zum militärischen Grundnetz?

Die Strecke ist nicht Teil des militärischen Grundnetzes.

- 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 Schienengebindungen 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?

Die Fragen 48c und 48d werden gemeinsam beantwortet.

Derzeit prüft die DB InfraGO AG gemeinsam mit dem Freistaat Sachsen und dem BMV die Möglichkeiten von Alternativen für eine Anschlussfinanzierung für die Strecke Dresden–Bautzen–Görlitz–Grenze D/PL (–Zittau), um die Realisierung des Vorhabens nicht zu verzögern. Ein Fertigstellungstermin kann vor diesem Hintergrund nicht genannt werden.

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?

Die Fragen 49 bis 49b werden gemeinsam beantwortet.

Die Strecke ist nicht Teil des militärischen Grundnetzes.

- c) 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 Schienennverbindungen zwischen Deutschland und Polen sowie Tschechien ist?
- d) Wann sollte das Projekt bei Aufnahme in das InvKG fertiggestellt sein, und wann ist aktuell die Fertigstellung vorgesehen?
- e) Ergibt sich aus der jetzt zum Fahrplanwechsel neuen Fernverkehrsverbindung von Leipzig nach Breslau ein unvorhergesehener Bedarf nach § 6 des Bundesbahnenwegeausbaugesetzes (BSWAG), sodass die Strecke Dresden–Görlitz durch den Bund ausgebaut wird, damit der Fernverkehr auf dieser Relation auch die Landeshauptstadt Dresden anfahren kann?

Die Fragen 49c bis 49e werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zur Frage 53 verwiesen.

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 Schienennverbindungen zwischen Deutschland und Polen sowie Tschechien?

Die Herrnhuter Bahn ist nach Angabe der DB InfraGO AG nicht Bestandteil des InvKG. Eine Nutzung im Schienenpersonennahverkehr muss durch den zuständigen Freistaat Sachsen bewertet und ggf. bestellt werden. Die Reaktivierung stillgelegter Strecken setzt ebenso eine langfristige und nachhaltige Bestellung von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) voraus. Die Entscheidung für eine Reaktivierung von Schienennstrecken des Nahverkehrs liegt in der Zuständigkeit der Länder. Für Investitionen stehen verschiedene Finanzierungsquellen des Bundes zur Verfügung; insbesondere im Rahmen des Gemeindevorkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) wäre die Förderung von Reaktivierungsmaßnahmen möglich. Die DB InfraGO AG unterstützt die Aktivitäten der Verbände und der Länder u. a. durch die Bereitstellung von Daten und Planungskapazitäten.

Anlage 1: Aktuelle Kostenannahme für beschlossene InvKG-Schienenprojekte inkl. ausgewiesener Planungs- und Baukosten sowie der geschätzten Fertigstellung
Stand: Dezember 2025

Vorhabenbezeichnung	Kostenannahme aktueller BLKG Beschluss (inkl. Planungsreserve) ¹	Planungskosten real - Zpt. Aktueller BLKG-Beschluss - Planungskosten Lph 1-4 HOAI	Baukosten BKZ InvKG real - Zpt. Aktueller BLKG-Beschluss - Lph 5-9 HOAI	Fertigstellung
Elektrifizierung ABS (Leipzig -) Geithain - Chemnitz (nur Planungskosten)	29.677.000 €	19.619.079 €	- €	offen ²
Berlin-Grünau - Königs Wusterhausen	96.484.000 €	12.277.815 €	49.111.258 €	offen ²
Bahnhof Königs Wusterhausen6	90.369.554 €	1.294.265 €	48.490.379 €	Nordkopf vsl. 2037 Südkopf vsl. 2031
Bahnhof Lübbenau	11.426.000 €	1.532.412 €	6.129.646 €	offen ²
Lübbenau - Cottbus	559.236.150 €	- € ⁵	337.830.421 €	Strecke vsl. 2027 Bhf. Cottbus Süd vsl. 2031
Bahnhof Cottbus	49.005.000 €	- € ⁴	34.498.421 €	vsl. 2027
Bahnhof Eisenhüttenstadt	5.976.000 €	774.400 €	3.097.598 €	offen ²
Bahnhof Bischofswerda	11.180.000 €	1.405.565 €	5.622.262 €	offen ²
Cottbus - Forst	142.397.000 €	17.624.849 €	70.499.395 €	offen ²
Graustein - Spreewitz	50.100.000 €	5.557.699 €	22.230.797 €	offen ²
Leipzig - Falkenberg - Cottbus	528.420.000 €	61.592.742 €	246.370.969 €	offen ²
Knoten Falkenberg	150.000.000 €	19.018.130 €	76.072.519 €	offen ²
Knoten Ruhland	83.798.000 €	4.213.101 €	48.913.079 €	vsl. 2031
Cottbus - Guben - Grünberg	3.439.000 €	420.224 €	1.680.895 €	offen ²
Naumburg - Halle	207.698.000 €	23.762.464 €	95.049.857 €	offen ²
Berlin - Cottbus - Weißwasser - Görlitz (- Breslau)	1.643.001.000 €	189.664.699 €	782.451.156 €	1. BS Bf. Görlitz vsl. 2026
Arnsdorf - Kamenz - Hosena (- Hoyerswerda - Spremberg)	146.600.000 €	15.323.756 €	61.295.024 €	offen ²
Leipzig - Bad Lausick - Geithain (- Chemnitz) (nur Planungskosten)	89.100.000 €	62.330.464 €	- €	offen ²
Strecke Aachen - Köln	948.000.000 €	98.890.462 €	395.561.850 €	offen ²
Bahnhof Leuna Werke Nord	11.680.259 €	427.876 €	5.266.985 €	vsl. 2028
Merseburg - Querfurt	20.058.000 €	1.515.174 €	10.119.707 €	1. Baustufe 2024 erfolgt 2. Baustufe offen
Weissenfels - Zeitz	37.083.430 €	1.505.723 €	18.735.055 €	1. Baustufe vsl. 2029 2. Baustufe vsl. 2030
Bahnhof Bitterfeld	8.846.000 €	- € ^{3,4}	6.275.602 €	2025 erfolgt
S11-Ergänzungspaket	458.627.000 €	29.958.513 €	195.663.129 €	offen ²
S-Bahn Köln, Köln - Mönchengladbach	202.000.000 €	21.487.875 €	85.951.502 €	offen ²
Verbindungskurve Großkorbetha	185.105.250 €	22.672.268 €	90.689.073 €	offen ²
S-Bahn Leipzig - Merseburg	130.000.000 €	16.003.810 €	64.015.239 €	offen ²
S-Bahn Leipzig - Pegau - Zeitz - Gera	342.000.000 €	36.703.041 €	146.812.164 €	offen ²
S-Bahn Rheinisches Revier, Abschnitt Ost	705.000.000 €	75.486.370 €	301.945.479 €	offen ²
x ¹ = Im Zuge der Gesetzgebung wurden weder Kostenannahmen noch ein Zeitpunkt für die Fertigstellung für einzelne Projekte in das InvKG aufgenommen. Mit dem für die Umsetzung der bundeseitigen Maßnahmen des InvKG zur Verfügung stehenden Budget können nicht alle im Gesetz aufgeführten Projekte umgesetzt werden. Die Länder müssen die Projekte – auch die Infrastrukturprojekte – priorisieren, die abschließend durch das BLKG mit einem konkreten Kostenrahmen beschlossen werden.				
x ² = Eine Inbetriebnahmedatum kann noch nicht verlässlich angegeben werden.				
x ³ = Planungskosten Lph. 1-4 werden vom jeweiligen Land übernommen.				
x ⁴ = Planungskosten wurden mit DB-Eigenmitteln finanziert.				
x ⁵ = Planungskosten Lph. 1-4 der Strecke werden vom Land übernommen. Planungskosten Bhf. Cottbus Süd wurden mit DB-Eigenmitteln finanziert.				
x ⁶ = Planungskosten Lph. 1-4 für den Nordkopf werden vom Land übernommen.				

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.