

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Mandy Eißing, Jorrit Bosch, Violetta Bock, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Die Linke
– Drucksache 21/7722 –**

Schieneninfrastruktur in Ostdeutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit der Wiedervereinigung wurden in Ostdeutschland über 2 600 Kilometer Bahnstrecken stillgelegt. Das entspricht rund 40 Prozent aller Streckenstilllegungen in ganz Deutschland seit 1990 (vgl. www.rnd.de/politik/40-prozent-de-r-stillgelegten-bahnstrecken-liegen-in-ostdeutschland-VMLE6F6XVLPUGHNF7QT26QJ4BM.html). Laut Allianz pro Schiene können in Deutschland rund 900 Kilometer Schienen bis 2035 reaktiviert werden, davon knapp 160 Kilometer in Ostdeutschland (vgl. www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/reaktivierung-nimmt-fahrt-auf/). Auch die Ministerpräsidentin und Ministerpräsidenten der ostdeutschen Bundesländer haben sich für die Reaktivierung stillgelegter Strecken ausgesprochen (vgl. Beschluss Top 1.2 Schieneninfrastruktur, MPK (Ministerpräsidentenkonferenz)-Ost, 11. Juni 2026). Die Erweiterung des Schienennetzes durch Reaktivierung sowie Aus- und Neubau ist für die infrastrukturelle Entwicklung Ostdeutschlands, für den wirtschaftlichen Standort und für den grenzüberschreitenden Verkehr nach Osteuropa essenziell. Dabei sind gerade Fernverkehrsstrecken für die flächendeckende Anbindung entscheidend. Mit den Erträgen auf viel befahrenen Strecken wird der Fernverkehr auf den sogenannten Nebenlinien subventioniert. Neue Konkurrenzen, wie sie jetzt etwa von Italo und anderen auf den lukrativen Fernverkehrsstrecken angekündigt sind, können dazu führen, dass bestimmte Bahnhöfe in der Fläche nur noch eingeschränkt oder gar nicht mehr am Fernverkehr angeschlossen sind (vgl. www.evg-online.org/aktuelles/artikel/schienenfernverkehr-bald-kein-ice-mehr-zum-weltkulturerbe/ oder <https://taz.de/Konkurrenz-fuer-Deutsche-Bahn/!6192409/>). Gerade ostdeutsche Städte drohen hier besonders betroffen zu sein.

1. Welche Streckenabschnitte im Bundesschienennetz sind nach Auffassung der Bundesregierung potenziell technisch bzw. wirtschaftlich reaktivierbar, und wie viele Streckenkilometer sind es jeweils (bitte getrennt nach Streckenabschnitten und Bundesländern angeben)?

2. Welche Streckenabschnitte von NE-Bahnen (Nichtbundeseigene Eisenbahnen) sind nach Kenntnis der Bundesregierung potenziell technisch bzw. wirtschaftlich reaktivierbar, und wie viele Streckenkilometer sind es jeweils (bitte getrennt nach Streckenabschnitten und Bundesländern angeben)?
3. Wie viele Streckenkilometer Schiene sollten nach Auffassung der Bundesregierung reaktiviert werden?
4. Wie bewertet die Bundesregierung das Reaktivierungspotenzial stillgelegter Strecken für die Erweiterung des Schienennetzes und den Ausbau des Schienenverkehrs insgesamt (wenn möglich nach Streckenabschnitten und Bundesländern, ansonsten nur nach Bundesländern angeben)?

Die Fragen 1 bis 4 werden gemeinsam beantwortet.

Die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken ist eine Aufgabe der Länder. Der Bund stellt hierfür finanzielle Mittel zur Verfügung (insbesondere über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)) und schafft die notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen.

5. Wie viele Streckenkilometer wurden seit 2021 reaktiviert (bitte nach Bundesländern angeben)?

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) wurde seit 2021 bislang eine Schienenstrecke der DB AG reaktiviert. Dabei handelt es sich um die Strecke mit der VzG-Streckennummer (Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten) 6115 in Brandenburg im Streckenabschnitt Abzw. Lienewitz–Abzw. Beelitz (ca. 1 km Länge).

6. Welche Kosten sind seit 2021 pro reaktiviertem Streckenkilometer angefallen?

Nach Angaben der DB AG ist eine Angabe der Kosten pro reaktiviertem Streckenkilometer nicht möglich. Grund dafür ist, dass Streckenreaktivierungen häufig Bestandteil größerer Infrastrukturvorhaben sind und die entsprechenden Kosten nicht eindeutig der Reaktivierungsmaßnahme zugeordnet werden können.

7. Wie hoch war die direkte finanzielle Beteiligung durch den Bund an der Reaktivierung stillgelegter Strecken (wenn möglich nach Streckenabschnitten und Bundesländern, ansonsten nur nach Bundesländern angeben)?

Über die konkrete Verwendung der den Ländern zugewiesenen Mitteln aus der LuFV 8.7 entscheiden die Länder und die DB InfraGO AG in eigener Zuständigkeit. Die DB AG hat dazu mitgeteilt, dass im Rahmen der LuFV Anlage 8.7 in den Ländern Berlin und Brandenburg folgende Bundesmittel für Reaktivierungen eingesetzt wurden.

LuFV 8.7 [Angaben in T Euro]	2021	2022	2023	2024	2025	Ggf. Anmerkungen
Berlin	390	172	101	225	323	Restabwicklung Ostkreuz (IBN 2018)
Brandenburg	6 924	1 713	607	269	56	Abzweig Beelitz (IBN 2022)

8. Wie hoch war die indirekte finanzielle Beteiligung durch den Bund an der Reaktivierung stillgelegter Strecken (wenn möglich nach Streckenabschnitten und Bundesländern, ansonsten nur nach Bundesländern angeben)?

Im genannten Zeitraum ist keine Reaktivierung stillgelegter Strecken mit Bundesmitteln erfolgt.

9. In welchem Umfang plant der Bund vor dem Hintergrund aussichtsreicher Reaktivierungen eine Erhöhung der Finanzhilfen an die Bundesländer (sogenannte Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Bundesmittel)?

Für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach Maßgabe des GVFG stehen im Jahr 2026 über zwei Mrd. Euro zur Verfügung und somit mehr als doppelt so viel wie im Jahr 2024. Der jährlich verfügbare Mittelbetrag steigt um jeweils 1,8 Prozent gegenüber dem vorhergehenden Jahr. Diese signifikante Mittelaufstockung erlaubt aktuell eine ausreichende Dotierung der Vorhaben, die die Fördervoraussetzungen erfüllen. Über weitere Mittelерhöhungen wird im Zuge der fortschreitenden Planungen des Bundes entschieden.

10. Welche Betreiber befahren nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils die seit 2021 reaktivierten Strecken?

Da es im genannten Zeitraum keine Reaktivierung von Strecken gab, gibt es auch keine Betreiber, die auf solchen Strecken fahren.

11. Für wie viele Schienenkilometer des Bundes ist die DB InfraGo seit 2021 von der Instandhaltungspflicht gemäß § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) entbunden worden (wenn möglich nach Streckenabschnitten und Bundesländern, ansonsten nur nach Bundesländern angeben)?

Für folgende Strecken hat DB InfraGO eine Stillgenehmigungserteilung vom Eisenbahn-Bundesamt erhalten.

NRW	2657	Siegburg–Olpe	Teilstrecke Siegburg Bf (ausschließlich) – Siegburg Werke	0,8 km	Genehmigung erteilt 18.12.2019	Stilllegung vollzogen 15.12.2021
Niedersachsen	6905	Dannenberg Ost–Salzwedel	Streckenrest im Bahnhof Dannenberg Ost	0,2 km	Genehmigung erteilt 07.06.1996	Stilllegung vollzogen Juni 2025

12. Wie viele Kilometer Schiene sind seit 2021 gemäß § 23 AEG entwidmet worden (wenn möglich nach Streckenabschnitten und Bundesländern, ansonsten nur nach Bundesländern angeben)?

Die DB AG hat dazu nachstehende Übersicht zu den entwidmeten Streckenabschnitten nach ostdeutschen Ländern seit 2021 übermittelt:

Strecken-Nr.	Strecke/Abschnitt	Bahn-km	Länge (km)	Bundesland
6542	Strecke 6542	41,715–55,545	7,830	Brandenburg
6508	Strecke 6508	1,240–1,687 1,700–2,330	1,077	Brandenburg

Strecken-Nr.	Strecke/Abschnitt	Bahn-km	Länge (km)	Bundesland
Abzweig von Strecke 6153	Anschlussgleis der NVA abgehend von Strecke 6153 am Bahnhof Hangelsberg	36,5–37,1	0,600	Brandenburg
6105	Strecke 6105	81,880–82,390	0,510	Brandenburg
6345	Strecke 6345	176,700–179,000	2,300	Brandenburg
6591	ehem. Anschlussgleis zum Militärflugplatz Lichterfeld-Schacksdorf	3,600–4,000	0,400	Brandenburg
Abzweig von Strecke 6345	Abzweig Schlagsdorf von Strecke 6345 bei km 207,3	207,3		Brandenburg
ehem. Militärgleis	Ribnitz–Damgarten	0,58–38,13	37,550	Mecklenburg-Vorpommern

13. Wie hoch war die durchschnittliche Auslastung der Eisenbahnfernverkehrslinien in Deutschland jeweils in den Jahren 2021 bis 2025 (bitte nach Jahren und Linien aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen dazu keine Angaben vor, da der Schienenpersonenfernverkehr in eigener wirtschaftlicher und organisatorischer Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen liegt.

14. Der Ausbau und die Reaktivierung wie vieler und welcher Strecken wurde durch GVFG- und Regionalisierungsmittel ganz oder teilweise in den Jahren 2021 bis 2025 finanziert?

Über den Einsatz der Regionalisierungsmittel entscheiden die Länder. Dem Bund liegen keine Informationen über die Verwendung dieser Mittel auf Einzelprojektebene vor. Die DB AG hat dazu mitgeteilt, dass aus dem GVFG in Ostdeutschland keine Reaktivierungen, aber die folgenden Ausbaumaßnahmen in den Jahren 2021 bis 2025 finanziert wurden:

GVFG-Bundesmittel			2021 Tsd. Euro	2022 Tsd. Euro	2023 Tsd. Euro	2024 Tsd. Euro	2025 Tsd. Euro	Gesamt Tsd. Euro
945	11 D 315 S	S-Bahn Berlin, S21 (Neubau der Strecken 6017 und 6019 zwischen Westhafen/Wedding und Berlin Hbf)	7 648	6 908	6 533	5 156	3 696	29 941
935	11 D 353 S	S-Bahn Berlin Bahnhof Ostkreuz (Erneuerung des gesamten Bf mit den Strecken 6004, 6006, 6007 und 6020)	961	2 751	1 095	1 995	762	7 564
Summe Berlin insgesamt:			8 609	9 660	7 628	7 151	4 458	37 505
995	12 D 1210 S	S-Bahn Berlin, Lückenschluss (Lichtenrade) – Blankenfelde, Bf. Blankenfelde (Verlängerung der Strecke 6035 inklusive Neubau eines S-Bahn Hp)	0	37	285	417	989	1 727

GVFG-Bundesmittel			2021 Tsd. Euro	2022 Tsd. Euro	2023 Tsd. Euro	2024 Tsd. Euro	2025 Tsd. Euro	Gesamt Tsd. Euro
427	12D 630_A	i2030 RE 1, Anteil Regionalverkehrsstation Fangschleuse (nur Neubau der Verkehrsstation, Ausbau der Strecke 6153 erfolgt über den Bedarfsplan)	0	0	0	0	9 061	9 061
Summe Brandenburg insgesamt:			0	37	285	417	10 050	10 789
Summe insgesamt:			8 609	9 696	7 913	7 568	14 508	48 294

15. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, welche Orte ihren Fernverkehrsanschluss durch die möglichen Folgen des Einstiegs von Italo in den Schienenpersonenfernverkehr verlieren könnten?

Nach Auskunft der DB AG soll das Gesamtangebot der DB Fernverkehr AG im Fahrplan 2027 stabil bleiben. Konkrete Aussagen für die Folgejahre sind aktuell nicht möglich. Zu den Angebotsplanungen anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen im SPFV liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

16. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den durch den Einstieg von Wettbewerbern in den Fernverkehr gefährdeten Schienenpersonenverkehr in der Fläche finanziell zu unterstützen, und ist in diesem Zusammenhang eine Anpassung der Rahmenbedingungen und der Regionalisierungsmittel vorgesehen (bitte begründen)?

Die Bundesregierung hat Ende August das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) beauftragt zu untersuchen, ob die derzeitige Marktorganisation weiterhin den Herausforderungen an einen leistungsfähigen Schienenpersonenfernverkehr mit attraktiven Angeboten in Deutschland gerecht wird, und verschiedene Handlungsoptionen aufzuzeigen.

17. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass laut Bericht zum Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen (Bundestagsdrucksache 21/2700) in den betroffenen Regionen bisher weniger als 1 Prozent für Schieneninfrastrukturprojekte, aber knapp 90 Prozent für Autobahn- und 58 Prozent für Bundesfernstraßenprojekte abgeflossen sind, und welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um den Mittelabfluss und Projektumsetzung bei Schieneninfrastrukturprojekten zu beschleunigen?

Nach Auskunft der DB AG sind die geringen Mittelabflüsse bei den Schieneninfrastrukturvorhaben darauf zurückzuführen, dass sich die überwiegende Anzahl der Projekte in den frühen Leistungsphasen der Planung befänden. Sobald die Projekte in die Realisierung kämen, wird sich der Mittelabfluss deutlich erhöhen.

18. Kann die Bundesregierung versichern, dass alle im Zuge des Investitionsgesetzes Kohleregionen geplanten Schieneninfrastrukturprojekte in der geplanten Form umgesetzt werden, und wenn nein, warum nicht?

Der Bund unterstützt mit dem am 14. August 2020 in Kraft getretenen „Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“ (StStG) die Braunkohleregionen Rheini-

sches Revier, Mitteldeutsches Revier und Lausitzer Revier durch Maßnahmen in seiner eigenen Zuständigkeit mit bis zu 26 Mrd. Euro bis 2038, etwa durch Erweiterung von Forschungs- und Förderprogrammen, den Ausbau von Verkehrsinfrastrukturprojekten oder die Ansiedelung von Bundeseinrichtungen. Bisher hat das Bund-Länder-Koordinierungsgremium (BLKG) 29 Schieneninfrastrukturvorhaben gebilligt und mit Budgetmitteln von insgesamt ca. 6,9 Mrd. Euro ausgestattet. Mit dem zur Verfügung stehenden Budget können jedoch nicht alle im InvKG aufgeführten Verkehrsinfrastrukturprojekte umgesetzt werden. Die Länder müssen die Projekte priorisieren, die abschließend durch das BLKG beschlossen werden. Dazu wurden die Mittel den Braunkohleregionen mit fester Quote zugeteilt. Für die Einhaltung des Budgets sind die Länder verantwortlich. Sie entscheiden, welche Projekte aus dem InvKG finanziert werden. Die Länder sind maßgeblich an der Gestaltung des Projektumgriffs beteiligt.

19. Welche Preissteigerungen sind dabei einkalkuliert?

Die DB AG kalkuliert mit branchenüblichen Preissteigerungen.

20. Wie viele Schieneninfrastrukturprojekte konnten in dieser Legislaturperiode aufgrund von inflationsbedingten Kostensteigerungen noch nicht fertiggestellt werden bzw. sind dadurch unsicher geworden?

Eine belastbare Anzahl kann nach Auskunft der DB InfraGO AG nicht benannt werden, da inflationsbedingte Kostensteigerungen nicht einzelnen Projekten zugeordnet werden. Eine große Anzahl der Vorhaben befindet sich im Anfangsstadium der Planung.

21. Welche Zahlen liegen dem Bund darüber vor, wie viele Kilometer des Schienennetzes in den nächsten 20 Jahren erneuert werden müssen?

Laut DB AG sind in den nächsten 20 Jahren rund 32 000 km Schienennetz zu erneuern.

22. Welche Bruttowertschöpfung nimmt der Bund durch Erhalt, Neu- und Ausbau des Schienennetzes in den nächsten 20 Jahren an?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

23. Wie hoch sind die Kosten für die Erneuerung sowie den geplanten Neu- und Ausbau des Schienennetzes?

Bei den angefragten Informationen handelt es sich um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der DB AG. Eine Offenlegung der angefragten Informationen könnte dazu führen, das Bieterverhalten potenzieller Auftragnehmer zu beeinflussen. Das würde zu einer Verteuerung der Maßnahmen führen. Dies beträfe auch die fiskalischen Interessen des Bundes.

Infolge einer Abwägung der Informationsrechte des Deutschen Bundestages und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen sowie dem fiskalischen Interesse des Bundes sind die erbetenen Informationen als „VS-Vertrau-

lich“ eingestuft und in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt.*

24. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der gesamte Personalbedarf für den Schienenpersonenverkehr bis 2030 (bitte einmal für den Erhalt des Status quo und einmal für den durch die Bundesregierung angenommenen notwendigen Ausbau angeben)?

Bei der DB AG lag der Personalbestand im Schienenpersonenverkehr der DB AG (DB Regio AG Schiene, DB Fernverkehr AG) zum Ende des ersten Halbjahres 2026 bei rund 50 000 Vollzeitpersonen. Darüber hinaus sind bei der DB InfraGO AG rund 75 000 Vollzeitpersonen beschäftigt, die sich für den laufenden Betrieb der Infrastruktur u. a. für den Personenverkehr kümmern.

25. Wie bewertet die Bundesregierung das Risiko des Arbeitsplatzverlustes für Beschäftigte im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) durch Betriebsübergänge, und hält die Bundesregierung die aktuelle Rechtslage für ausreichend, um Arbeitsplatzverluste zu verhindern?

Die Bundesregierung ist in den Abschluss der Verkehrsverträge zwischen den Aufgabenträgern der Länder und den Verkehrsunternehmen und die im geltenden Rechtsrahmen zu treffenden Regelungen bezüglich von Betriebsübergängen nicht eingebunden. Operative Aufgaben wie die Fachkräftesicherung liegen in der Verantwortung der Unternehmen des Sektors. Die Übernahme von Fahr- und Betriebspersonal im SPNV und ÖPNV entspricht nach Angaben der DB AG seit Jahren der gelebten Praxis. Aufgrund des Fachkräftemangels haben Neubetreiber regelmäßig ein eigenes Interesse daran, qualifizierte Beschäftigte zu übernehmen. Gleichzeitig besteht auch auf Seiten des Altbetreibers häufig ein Interesse am Personalübergang, sofern keine anderweitigen Einsatzmöglichkeiten bestehen. Alt- und Neubetreiber stehen nach Ausschreibungsverlusten regelmäßig im Austausch zur Übernahme von Beschäftigten.

26. Welche Maßnahmen sind vom Bund geplant, um die Sicherheit der Beschäftigten vor Übergriffen im SPNV und ÖPNV zu verbessern?

Für die Bundesregierung hat das Thema der Sicherheit von Mitarbeitern im Öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) Priorität. Die Bundesregierung arbeitet an der Umsetzung der Maßnahmen, die auf dem Sicherheitsgipfel am 13. Februar 2026 beschlossen wurden. Die Bundesregierung unterstützt bereits die Ausrüstung und den Erhalt von Videotechnik an Bahnhöfen bis einschließlich 2026. Für die Zukunft wurde zwischen dem BMV, dem Bundesministerium des Innern und der DB AG eine langfristige Übereinkunft zur Ausstattung weiterer Bahnhöfe und zu Ersatzinvestitionen an bestehenden Standorten getroffen. Seit Sommer 2026 stellt die DB AG nicht nur ihren Mitarbeitern bei der DB Sicherheit GmbH und der DB Regio AG eine Bodycam zur Verfügung, sondern auch im Fernverkehr und an den Bahnhöfen. Bis Ende des Jahres stattet die DB AG damit alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Kundenkontakt auf freiwilliger Basis aus. In Planung ist darüber hinaus eine Ergänzung der Bodycams um Audioaufzeichnungen. Die DB InfraGO AG setzt 200 zusätzliche Sicherheitskräfte in den Bahnhöfen ein und verbessert die Schutzausrüstung für Mitarbeiter im Kundenkontakt. Verhaltens- und Deeskalationstrainings werden intensiviert.

* Das Bundesministerium für Verkehr hat die Antwort als „VS-Vertraulich“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

Regional wurden unter Beteiligung der Bundespolizei und des BMV sogenannte Sicherheitswerkstätten durchgeführt, um Probleme vor Ort zu identifizieren und Ideen der Mitarbeiter aus dem operativen Eisenbahngeschäft der DB AG aufzugreifen. Außerdem wurde am 5. Mai 2026 die Kampagne „#mehrAchtung: Respekt für Mitarbeitende in Bussen und Bahnen“ gestartet. Die Kampagne ist ein gemeinsames Projekt von BMV, dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der DB AG als Teil des Aktionsplans für mehr Sicherheit auf der Schiene.

27. Wie viele Neuanschlüsse von Industrie- und Logistikstandorten ans Schienennetz des Bundes sind in dieser Legislaturperiode bereits abgeschlossen oder in Planung (bitte Planungsstand und nach Bundesländern angeben)?

Nach Auskunft der DB AG wurden in der laufenden Legislaturperiode 64 Projekte in den Bereichen Neubau, Erweiterung und Reaktivierung in 12 Ländern vorangetrieben. Von diesen Vorhaben befinden sich 59 Projekte in Planung/Umsetzung; fünf Projekte konnten erfolgreich abgeschlossen werden. Weiterführende Details sind der beigefügten Tabelle zu entnehmen.

Land	Projektform	Projektstatus	Anzahl
Baden-Württemberg	Neubau	In Planung	1
Baden-Württemberg	Reaktivierung	In Planung	1
Bayern	Erweiterung	In Planung	2
Bayern	Neubau	In Planung	10
Bayern	Neubau	Abgeschlossen	1
Bayern	Reaktivierung	In Planung	2
Brandenburg	Erweiterung	In Planung	4
Brandenburg	Neubau	In Planung	5
Brandenburg	Reaktivierung	In Planung	1
Hessen	Erweiterung	In Planung	2
Hessen	Erweiterung	Abgeschlossen	1
Hessen	Neubau	In Planung	4
Hessen	Reaktivierung	In Planung	2
Mecklenburg-Vorpommern	Erweiterung	In Planung	2
Mecklenburg-Vorpommern	Reaktivierung	In Planung	2
Niedersachsen	Erweiterung	In Planung	1
Niedersachsen	Neubau	In Planung	2
Nordrhein-Westfalen	Erweiterung	In Planung	2
Nordrhein-Westfalen	Neubau	In Planung	5
Nordrhein-Westfalen	Neubau	Abgeschlossen	1
Rheinland-Pfalz	Neubau	In Planung	1
Rheinland-Pfalz	Reaktivierung	In Planung	3
Rheinland-Pfalz	Reaktivierung	Abgeschlossen	1
Sachsen	Neubau	In Planung	1
Sachsen	Neubau	Abgeschlossen	1
Sachsen-Anhalt	Neubau	In Planung	1
Sachsen-Anhalt	Reaktivierung	In Planung	1
Schleswig-Holstein	Erweiterung	In Planung	1
Schleswig-Holstein	Neubau	In Planung	1
Schleswig-Holstein	Reaktivierung	In Planung	1
Thüringen	Neubau	In Planung	1