

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/23845 –**

Zustand der Schnellfahrstrecken für den Deutschlandtakt und Stand der Leit- und Sicherungstechnik

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Schnellfahrstrecken in Deutschland haben für den Deutschlandtakt eine große Bedeutung. Sie ermöglichen ein zügiges Reisen mit der Bahn. Zugleich sollen diese Schnellfahrstrecken auch fit für die Zukunft gemacht werden (<http://www.bmvi.de/sharedDocs/DE/Artikel/E/zukunftsbuendnis-schiene-ueb ersicht.html>). Dafür gab es bereits auf einigen Strecken Sperrungen für die Instandhaltung, auf anderen Strecken steht diese noch aus.

Zudem ist geplant, bis 2035 das gesamte Streckennetz in Deutschland auf eine neue Leit- und Sicherungstechnik umzurüsten. Dieses Ziel betrifft auch und mit besonders hoher Priorität die Schnellfahrstrecken, die bis jetzt nur zu einem geringen Anteil mit der neuen Technik ausgestattet sind. Ein Grund für die dringende Umrüstung ist auch die Abkündigung der alten Technik.

Dabei müssen nach Ansicht der Fragesteller auch die aktuell bestehenden Probleme angegangen werden, die mit der neuen Leit- und Sicherungstechnik lösbar sind, wie zum Beispiel die Tunnelbegegnungsverbote, die auf einigen Schnellfahrstrecken existieren.

1. Wird die Leistungsfähigkeit einer Strecke bei European Train Control System (ETCS) im Vergleich zu konventionellen Sicherungssystemen in Einzelfällen negativ beeinflusst (vgl. <https://tud.qucosa.de/api/qucosa%3A33801/attachment/ATT-0/>; bitte begründen)?

Die Leistungsfähigkeit einer Strecke mit European Train Control System (ETCS) Level 2 wird im Vergleich zur linienförmigen Zugbeeinflussung (LZB) nicht negativ beeinflusst. Die Leistungsfähigkeit einer Strecke mit ETCS Level 1 Limited Supervision (LS) kann gegenüber punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB) schlechter sein. Dies liegt an den restriktiveren Bremskurven unter Führung von ETCS Level 1 LS und gilt für schlecht bremsende (Güter-)Züge. Die fahrdynamischen Auswirkungen sind jedoch gering.

2. Gibt es auf den Schnellfahrstrecken in Deutschland Tunnelbegegnungsverbote (bitte nach Strecken angeben und welche Fahrzeuge sich deshalb nicht begegnen dürfen)?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) bestehen Tunnelbegegnungsverbote auf allen Schnellfahrstrecken mit Mischverkehr (Personen und Güterzüge):

Strecken Ebensfeld–Erfurt, München–Nürnberg, Mannheim–Stuttgart und Hannover–Würzburg.

3. Gibt es Sicherungssysteme, die Tunnelbegegnungsverbote technisch ausschließen?
14. Gibt es Pläne, das Tunnelbegegnungsverbot auf der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim technisch zu sichern, und welche Auswirkungen hat das auf die Kapazität der Strecke?

Die Fragen 3 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG befindet sich für die Strecke Ebensfeld–Erfurt ein solches Sicherungssystem in Erstellung.

Im Übrigen wird die Begegnung mittels Fahrplan ausgeschlossen. Die Umsetzung eines technischen Tunnelbegegnungsverbots für die Strecke Stuttgart–Mannheim ist im Deutschlandtakt unterstellt.

4. Wird die Kapazität einer Strecke durch dispositive Umsetzung des Tunnelbegegnungsverbots eingeschränkt?

Nach Auskunft der DB AG unterstützt das Tunnelbegegnungsverbot die Streckenauslastung.

5. Wann ist die Ausrüstung der Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg mit ETCS geplant, und welche Baseline soll dort installiert werden?

Ein Termin zur Ausrüstung der Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg mit ETCS steht nach Auskunft der DB AG noch nicht fest. Für den Flächenrollout von ETCS ist eine Ausrüstung mit ETCS Level 2 mit der auf europäischer Ebene aktuellen Baseline vorgesehen.

6. Ist für die Ausrüstung der Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg mit ETCS eine Sperrung der Strecke notwendig?

Nach Auskunft der DB AG können in der Bau- und Inbetriebnahmephase zeitweise Streckensperrungen erforderlich werden. Durch eine langfristige baubetriebliche Vorplanung können die Auswirkungen auf den Zugverkehr jedoch gering gehalten werden.

7. Können durch den Einsatz von ETCS auf der Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg mit gleichzeitigem Einbau eines technischen Sicherungssystems für Tunnelbegegnungsverbote zusätzliche Fahrten stattfinden?

Nach Auskunft der DB AG sind mit dem Einsatz von ETCS und entsprechenden Vorkehrungen zusätzliche Fahrten (von Güterzügen) auf der Strecke Hannover–Würzburg möglich.

8. Welche Leit- und Sicherungstechnik ist aktuell auf der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim installiert (bitte auch Version angeben)?

Nach Auskunft der DB AG ist auf der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim sowohl LZB im Teilblock ohne Hochleistungsblock als auch PZB installiert.

9. Für welche Geschwindigkeit wurde die Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim trassiert?

Nach Auskunft der DB AG wurden die Entwurfsparameter der Trassierung beim Bau der Strecke auf eine maximale Geschwindigkeit von 300 km/h ausgelegt. Die sonstigen geschwindigkeitsbestimmenden Eigenschaften der eisenbahntechnischen Ausrüstung der Strecke sind für eine maximale Geschwindigkeit von 280 km/h ausgelegt.

10. Welche Geschwindigkeit ist aktuell auf der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim erlaubt (sofern Schwankungen, alle Abschnitte angeben)?
11. Ist bereits heute in den Tunnelabschnitten der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim die Geschwindigkeit von 280 km/h erlaubt, und wird dies in der Praxis auch durchgeführt?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG ist eine Geschwindigkeit von 280 km/h bzw. 250 km/h in Tunneln gestattet. Nur im Altenbergtunnel und im Simonsweingartentunnel sind 280 km/h zugelassen. An den Streckenenden sind nur niedrigere Geschwindigkeiten erlaubt.

12. Gibt es für die Tunnelabschnitte der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim ein Tunnelbegegnungsverbot (bitte angeben, welche Fahrzeuge dies betrifft)?

Nach Auskunft der DB AG besteht in Tunneln auf der Strecke ein Tunnelbegegnungsverbot zwischen Reisezügen und Güterzügen.

13. Gilt das Tunnelbegegnungsverbot auf der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim auch für dort verkehrende Regionalexpresszüge?

Ja.

15. Gibt es Pläne der Bundesregierung oder der dem Bund gehörenden Infrastrukturunternehmen, eine Erhöhung der Geschwindigkeit der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim auf 300 km/h durchzuführen, und was ist der aktuelle Planungsstand?
16. Falls ja, warum ist eine Erhöhung der Geschwindigkeit geplant, und wann ist die Umsetzung der Geschwindigkeitserhöhung geplant?
17. Welche Fahrzeitgewinne wären für die Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim möglich, wenn die Strecke durchgängig für 300 km/h zugelassen ist?
18. Wären weiterhin Fahrten für Regionalverkehrszüge auf Teilen der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim möglich?
Gibt es einen Ausschlussgrund von Begegnungen in Tunneln bei einer erhöhten Geschwindigkeit der Fernverkehrszüge?
19. Welche Auswirkungen auf die Kapazität hätte eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit Stuttgart–Mannheim auf 300 km/h?
22. Ist die aktuelle Oberstrombegrenzung ein limitierender Faktor für die Erhöhung der Geschwindigkeit auf der Strecke Stuttgart–Mannheim?

Die Fragen 15 bis 19 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es gibt nach Auskunft der DB AG derzeit keine Pläne, die Geschwindigkeit der Schnellfahrstrecke Mannheim–Stuttgart auf 300 km/h zu erhöhen. Eine Erhöhung der Geschwindigkeit würde zu einer Reduzierung der Kapazität führen, da die Fahrzeitunterschiede größer werden.

Die aktuelle Oberstrombegrenzung von 1500 A ist nach Auskunft der DB AG kein limitierender Faktor für eine Erhöhung der Geschwindigkeitszulassung auf 300 km/h.

20. Was ist die gesamte Fahrzeit nach Umsetzung aller geplanten Maßnahmen zwischen Stuttgart und Mannheim?

Nach Auskunft der DB AG ist im Zielfahrplan des Deutschlandtakts eine Fahrzeit von 31 bzw. 32 Minuten für Linien mit Zugtyp A vorgesehen. Hierbei ist neben den Ausbauten im Bahnhof Mannheim und Stuttgart mit seinen Zulaufstrecken, ein weiterer Ausbau des Nordzulaufs Stuttgart unterstellt.

21. Wie viel Fahrzeitpuffer für Verspätungsabbau sind bei der aktuellen Fahrzeit vorgesehen, und wie groß ist der Fahrzeitpuffer bei der Planung für den Deutschlandtakt?

Bei der Konstruktion wird nach Auskunft der DB AG bei aufeinander folgenden Trassen zwischen zwei Betriebsstellen ein Puffer von mindestens einer Minute vorgesehen. Bei Eventualitäten (z. B. Überholungen aufeinander folgender Züge mit hohen Geschwindigkeitsdifferenzen) sind 2 Minuten und mehr vorgesehen.

23. Für welche Geschwindigkeit wird der erweiterte Nordzulauf des Stuttgarter Hauptbahnhofs (HBF) trassiert?

Aus aktueller Sicht würde der neue Nordzulauf nach Auskunft der DB AG für mindestens 280 km/h trassiert werden.

24. Wie groß ist die Differenz des Energieverbrauchs (bitte für die Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim angeben, jeweils für 250 km/h, 280 km/h, 300 km/h)?

Für die Differenz des Energiebedarfes (=Energiebezug abzüglich der Energierückspeisung durch die elektrodynamische Bremse) ergeben sich nach Auskunft der DB AG folgende Werte:

Geschwindigkeitserhöhung in km/h	Erhöhung des resultierenden Energiebedarfs in Prozent
250 auf 280	18,3
250 auf 300	31,0
280 auf 300	10,7

Randbedingungen der Berechnung:

- Triebzug der BR 403 (ICE 3), Einfachtraktion, 100 Prozent Belegung der Sitzplätze
- Annahme konstanter Höchstgeschwindigkeiten von 250, 280 und 300 km/h auf der gesamten SFS Stuttgart–Mannheim

25. Wann ist die Umrüstung der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim auf ETCS geplant, und welche Baseline soll dort installiert werden?

Ein Termin zur Ausrüstung der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim mit ETCS steht nach Auskunft der DB AG noch nicht fest. Für den Flächenrollout von ETCS ist eine Ausrüstung mit ETCS Level 2 und der auf europäischer Ebene aktuellen Baseline vorgesehen.

26. Ist für die Einführung von ETCS eine Sperrung der Strecke zu erwarten, und wenn ja, für welchen Zeitraum?

In der Bau- und Inbetriebnahmephase können nach Auskunft der DB AG zeitweise Streckensperrungen erforderlich werden. Durch eine langfristige baubetriebliche Vorplanung können die Auswirkungen auf den Zugverkehr jedoch eher gering gehalten werden.

27. Wenn ja, warum erfolgte die Installation von ETCS nicht während der aktuellen Streckensperrung?

Bei der genannten Strecke Stuttgart-Mannheim handelt es sich nach Auskunft der DB AG um eine Strecke, die auch für den Hochgeschwindigkeitsverkehr genutzt wird und somit eine Umrüstung auf ETCS Level 2 erfordert. Voraussetzung für eine Streckenausrüstung mit ETCS Level 2 sind ETCS-fähige Stellwerke. Auf der Strecke ist die stellwerksseitige Voraussetzung nicht durchgängig gegeben. Folglich konnte die Installation von ETCS Level 2 nicht während der aktuellen Streckensperrung erfolgen.

28. Welche Maßnahmen wurden auf der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim während der Sperrung im Sommer 2020 umgesetzt, die über eine reine Sanierung und Erneuerung hinausgehen?

Keine.

Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Webseite der DB AG verwiesen (abrufbar unter: www.deutschebahn.com/schnellfahrstrecken).

29. Wie ist der gegenwärtige Planungsstand der Schnellfahrstrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar?

Wann soll diese in Betrieb genommen werden?

Die Neubaustrecke (NBS) Rhein/Main–Rhein/Neckar von Frankfurt nach Mannheim befindet sich nach Auskunft der DB AG in unterschiedlichen Planungsphasen. Für den Abschnitt von Frankfurt nach Darmstadt soll der Antrag für das Baurechtsverfahren voraussichtlich in 2021 beim Eisenbahn-Bundesamt gestellt werden. Für die übrigen Planungsabschnitte sollen in den darauf folgenden Jahren die Baurechtsverfahren beantragt werden. Die Dauer der Baurechtsverfahren ist offen.

30. Für welche Streckengeschwindigkeit wird die Neubaustrecke (NBS) Rhein/Main–Rhein/Neckar trassiert (bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten bitte je nach Abschnitt angeben)?

Die NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar wird nach Auskunft der DB AG für eine durchgängige Geschwindigkeit von 300 km/h trassiert.

31. Welche Sicherungstechnik wird auf der Schnellfahrstrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar verbaut (bitte bei ETCS den Level mit angeben)?

Bei der NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar wird ETCS Level 2 ohne streckenseitige Lichthauptsignale eingesetzt.

32. Soll die NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar auch von Regionalverkehrszügen befahren werden oder ausschließlich dem Fern- und Güterverkehr vorbehalten sein?

Auf der NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar sollen nach Auskunft der DB AG auch Regionalverkehre fahren. So ist vorgesehen, dass auf dem nördlichen Abschnitt zwischen Frankfurt und Darmstadt der sogenannte Hessenexpress zum Einsatz kommt.

33. Sind auf der NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar Begegnungsverbote vorgesehen, und wenn ja, wo, und zwischen welchen Fahrzeugen?

Die NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar ist noch in Planung und soll aus aktueller Sicht nachts von Güterzügen befahren werden. Folglich sind entsprechende Begegnungsverbote vorzusehen.

34. Welche Leit- und Sicherungstechnik ist aktuell auf der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main installiert (bitte Version angeben)?

Auf der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main ist derzeit LZB im Teilblock ohne Hochleistungsblock sowie PZB installiert.

35. Zu welchem Zeitpunkt ist die Ausrüstung der Strecke mit ETCS geplant?

Die Inbetriebnahme mit ETCS Level 2 auf der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main ist nach Auskunft der DB AG für Dezember 2028 vorgesehen. Die zugehörige Finanzierungsvereinbarung wird derzeit noch verhandelt.

36. Welchen Einfluss hat die Ausrüstung von ETCS auf die Leistungsfähigkeit der Strecke?

Die betrieblich notwendige Leistungsfähigkeit und der Einfluss von ETCS wird nach Auskunft der DB AG im Rahmen der Vorplanung (Leistungsphase 2) untersucht.

37. Ist geplant, die Strecke bereits zu Beginn mit ETCS-Level 3 für einen Testbetrieb auszurüsten?

Ob eine Hybridvariante ETCS Level 2/Level 3 zum Einsatz kommen kann, wird nach Auskunft der DB AG ebenfalls in der Vorplanung untersucht (siehe Antwort zu Frage 36). Derzeit ist ein Einsatz des Systems in Deutschland aufgrund fehlender EU-Spezifikation und Produkten noch nicht möglich. Die ausschließliche Vollausrüstung ETCS Level 3 wird auf der Strecke nicht getestet und nicht eingesetzt.

38. Was ist die aktuelle Fahrzeit zwischen Köln Hbf und Frankfurt (Main) Hbf?

Die schnellsten Direktverbindungen zwischen Köln Hbf und Frankfurt (M) Hbf benötigen nach Auskunft der DB AG jeweils:

1:04 h ICE 315, 14:27 Uhr ab Köln Hbf (ICE-Sprinter),

1:20 h mit Zwischenhalt Frankfurt Flughafen Fernbahnhof,

1:31 h mit Zwischenhalten in Siegburg/Bonn, Montabaur, Limburg Süd und Frankfurt Flughafen Fernbahnhof.

39. Wie bewertet die Bundesregierung diese Fahrzeit im Hinblick auf das Konzept des integralen Taktfahrplans (Deutschlandtakt)?

Die derzeitige schnellste Fahrtzeit von 1 Stunde und 4 Minuten (z. B. ICE-Sprinter 14:27 ab Köln Hbf) ist nach Auskunft der DB AG identisch mit einer Linie des Deutschlandtaktes (Linie FV 18/20) im 3. Gutachterentwurf (Minute 19 ab Köln Hbf).

40. Wie viele Züge sind im Deutschlandtakt vorgesehen, die ausschließlich in Köln Deutz (tief) und nicht in Köln Hauptbahnhof halten?

Der 3. Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes sieht nach Auskunft der DB AG zwei stündliche und vier zweistündliche Verbindungen vor, die ausschließlich über Köln Messe/Deutz (tief) verkehren. Somit verkehren stündlich vier Züge je Richtung, was täglich 64 Zügen je Richtung entspricht.

41. Reicht die Kapazität in Köln Deutz (tief) für die eingeplanten Züge aus?

Köln Messe/Deutz (tief) verfügt nach Auskunft der DB AG derzeit über zwei Bahnsteigkanten. Der 3. Gutachterentwurf sieht eine minimale Zugfolgezeit von sieben Minuten vor, wofür die vorhandene Bahnsteiginfrastruktur ausreichend scheint. Eine abschließende Prüfung der benötigten Trassenkapazität ist derzeit jedoch noch nicht möglich.

42. Sind Ausbauten für Köln Deutz (tief) geplant (wenn ja, bitte aufschlüsseln, welche Maßnahmen geplant sind)?

Aktuell sind nach Auskunft der DB AG keine Ausbauten zur Kapazitätssteigerung für Köln-Deutz (tief) geplant. Seitens DB Station&Service AG sind jedoch Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau geplant (Neubau von Aufzügen).

43. Ist der Bahnhof Köln Deutz (tief) barrierefrei ausgebaut?

Der Bahnhof Köln Messe/Deutz (tief) verfügt nach Auskunft der DB AG über zwei Gleise (Bahnsteig 11 + 12). Der Bahnsteig 11 ist aus dem Empfangsgebäude barrierefrei erreichbar, der Bahnsteig 12 ist von der Bahnhofsnordseite der neuen MesseCity Köln barrierefrei erreichbar. Eine barrierefreie Verbindung beider Gleise untereinander besteht derzeit nicht. Es ist geplant, diese durch den Einbau von Aufzügen herzustellen. Der Start der Nachrüstung ist für Ende 2021 geplant.

44. Wie lange sind die zusätzlichen Gehzeiten für die in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen in Köln Deutz (tief) zum Umstieg nach Köln Deutz (hoch)?

Ist geplant, diese Gehzeiten zu reduzieren?

Da die Gehzeiten stark von der Art und dem Grad der individuellen Mobilitätseinschränkung abhängen, lässt sich keine exakte Aussage treffen. Aktuell ist nach Auskunft der DB AG der S-Bahnsteig in Köln Messe/Deutz (hoch) vollständig barrierefrei erreichbar. Durch die Nachrüstung von Aufzügen an den übrigen „Hochbahnsteigen“ werden auch diese zukünftig über den städtischen Bahnhofstunnel vollständig barrierefrei erreichbar sein. Der Maßnahmenstart ist für 2021 geplant. Für die Verkürzung der Gehzeiten für in ihrer Mobilität nicht gänzlich eingeschränkte Kunden macht die DB Station&Service AG die Bahnsteige zu den Gleisen 1/2 und 4/5 auch vom DB-Tunnel aus mit zusätzlichen Fahrtreppen erreichbar. Die Arbeiten hierzu haben begonnen.

45. Wie häufig wurden im Jahr 2019 und bislang im Jahr 2020 wegrollende Züge im Hauptbahnhof Köln registriert?

Was wird unternommen, um dies zu unterbinden?

Nach Auskunft der DB AG ist durch die Verwendung von Triebzügen das Risiko eines wegrollenden einzelnen Wagens nicht mehr vorhanden. Durch technische Systeme wird das Risiko des Wegrollens eines Zuges reduziert. Zudem werden die Triebfahrzeugführer regelmäßig unterwiesen und geprüft. Aus diesem Grund kommen derartige Fälle sehr vereinzelt vor. 2019 wurden vier Fälle registriert, 2020 ist bisher ein Fall aufgetreten.

46. Welche Sicherungstechnik ist auf der Rheintalbahn zwischen Mannheim und Basel verbaut (bitte nach Abschnitten angeben)?

Nach Auskunft der DB AG ist auf der Rheintalbahn zwischen Mannheim und Basel folgende Sicherungstechnik verbaut (Stand 2020):

- GNT (Gleisneigetechnik) und PZB von Mannheim nach Offenburg,
- LZB und PZB von Offenburg bis Weil am Rhein,
- PZB und ETCS L1 Limited Supervision von Weil am Rhein bis Basel Bad,
- PZB und ETCS L1 Limited Supervision von Erzingen (Baden) bis Beringen Bad,
- PZB und ETCS L1 Limited Supervision von Konstanz bis Konstanz Gr,
- GNT, PZB und ETCS L1 Limited Supervision von Beringen Bad Bf bis Singen (Htw).

47. Sollen auf der Rheintalbahn im Zuge des Ausbaus auch Änderungen an der Sicherungstechnik stattfinden (bitte angeben welche und an welchen Stellen)?

Die Ausbaustrecke wird nach Auskunft der DB AG im Rahmen des transeuropäischen Korridors Rhein-Alpen abschnittsweise mit ETCS Level 2 oder Level 1 Limited Supervision zusätzlich zur bestehenden Signaltechnik ausgerüstet. Die Neubaustrecke wird mit ETCS Level 2 ausgerüstet.

48. Wie ist der aktuelle Planungsstand für den Batzenbergtunnel zwischen Bad Krozingen und Ebringen?

Nach Auskunft der DB AG wird zurzeit eine Variantenauswahl für den Batzenbergtunnel im Bereich von Schallstadt getroffen.

49. Für welche Streckengeschwindigkeit wird der Batzenbergtunnel trassiert?

Der Batzenbergtunnel wird nach Auskunft der DB AG für eine Streckengeschwindigkeit von 200 km/h trassiert.

50. Bei welchen Schnellfahrstrecken in Deutschland sind Bauarbeiten geplant, die Auswirkungen auf die Kapazität haben?

Sind Sperrungen von Schnellfahrstrecken geplant (bitte für jede Maßnahme Strecke, Länge der von Bauarbeiten betroffenen Strecke, Ort der Baumaßnahmen und eventuelle Sperrungen angeben)?

Es wird auf die Anlagen 1 und 2 verwiesen.

Anlage 1 zu KA 19/23845

1 von 2



Baumaßnahmen auf den Schnellfahrstrecken

In den Fahrplanjahren 2021 und 2022

10.11.2020 | DB Netz AG, Lagezentrum Bau

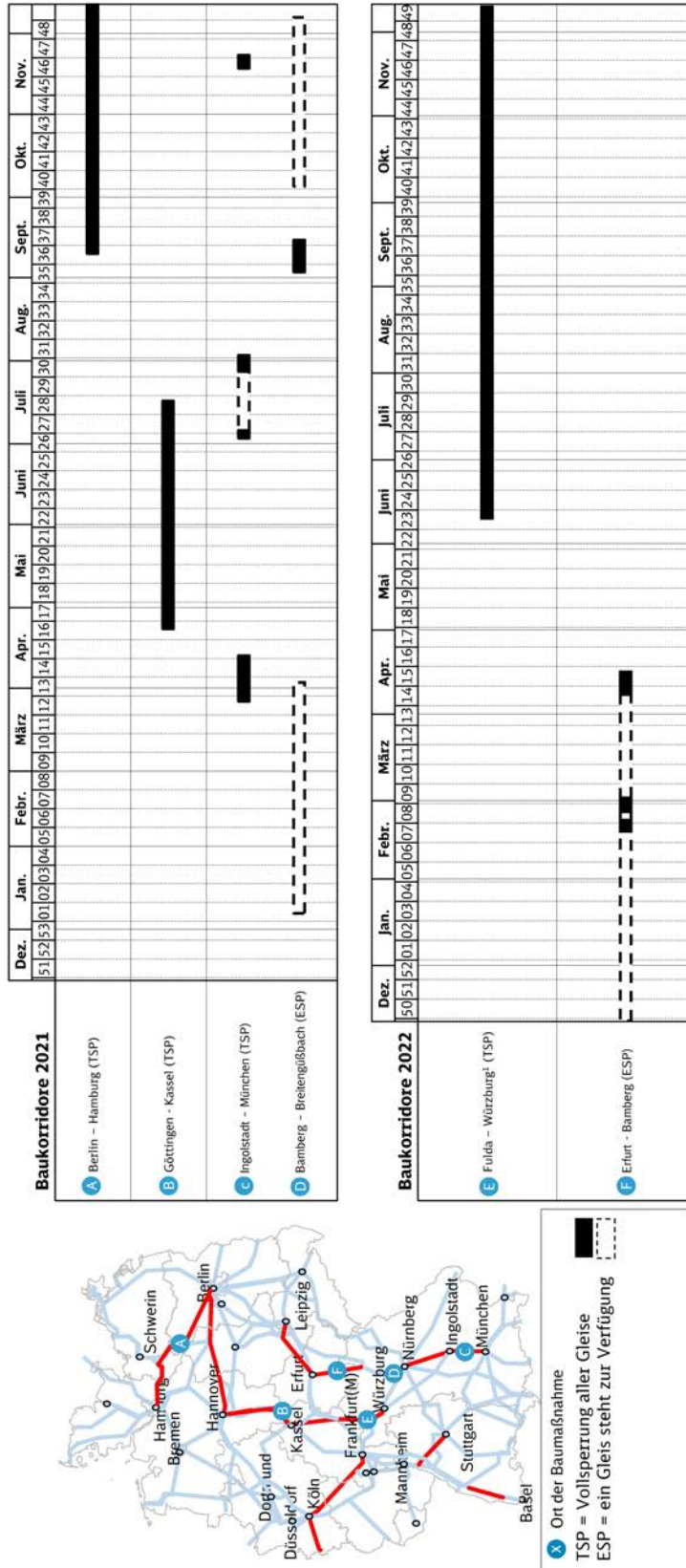
Quelle: DB AG



Anlage 1 zu KA 19/23845

2 von 2

Auflistung der wichtigen Baumaßnahmen in den Jahren 2021 und 2022 nur auf den Schnellfahrstrecken in Deutschland



(1) = Unterteilung in 2 Abschnitte, Würzburg - Burgsinn ab 17.10. wieder frei

DB NetzAG | Lagezentrum Bau | 10.11.2020

Quelle: DB AG

2

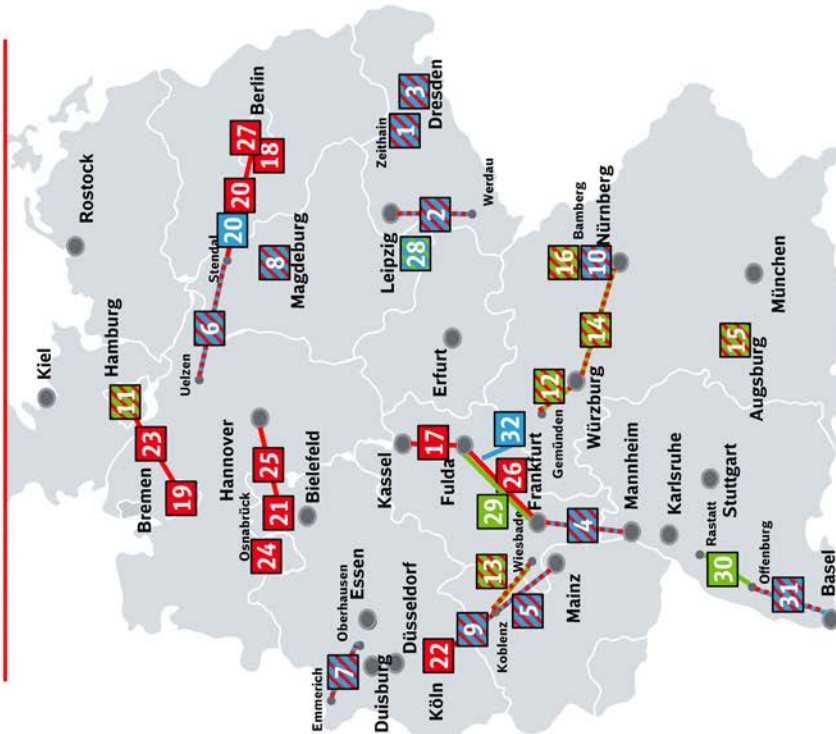


Strategische Bauplanung Ausblick 2023 und Folgejahre

Gesamtübersicht Schwerpunktmaßnahmen 2023 bis 2025

1	VDE 9: Zeithain - Leckwitz
2	Projekt Sachsen-Magistrale 2: Leipzig - Werdau
3	Knoten Dresden
4	ESTW Riedbahn
5	Linker Rhein
6	Ostkorridor Stendal - Uelzen
7	ABS 46/2: Emmerich - Oberhausen
8	Knoten Magdeburg
9	Rechter Rhein (S13)
10	VDE 8.1: Bamberg - Fürth
11	Knoten Hamburg
12	PK: Gemünden - Würzburg
13	Rechter Rhein südlich
14	PK: Würzburg - Nürnberg
15	Knoten Augsburg
16	Knoten Bamberg
17	SFS Kassel - Fulda

Aktueller Planungsstand ausgewählter Maßnahmen
Änderungen in kommenden Prozessphasen möglich



2 DB Netz AG | I.NPB & I.NMF | zentraler Bau- und Informationsdialog 2020 | Frankfurt | 26.06.2020

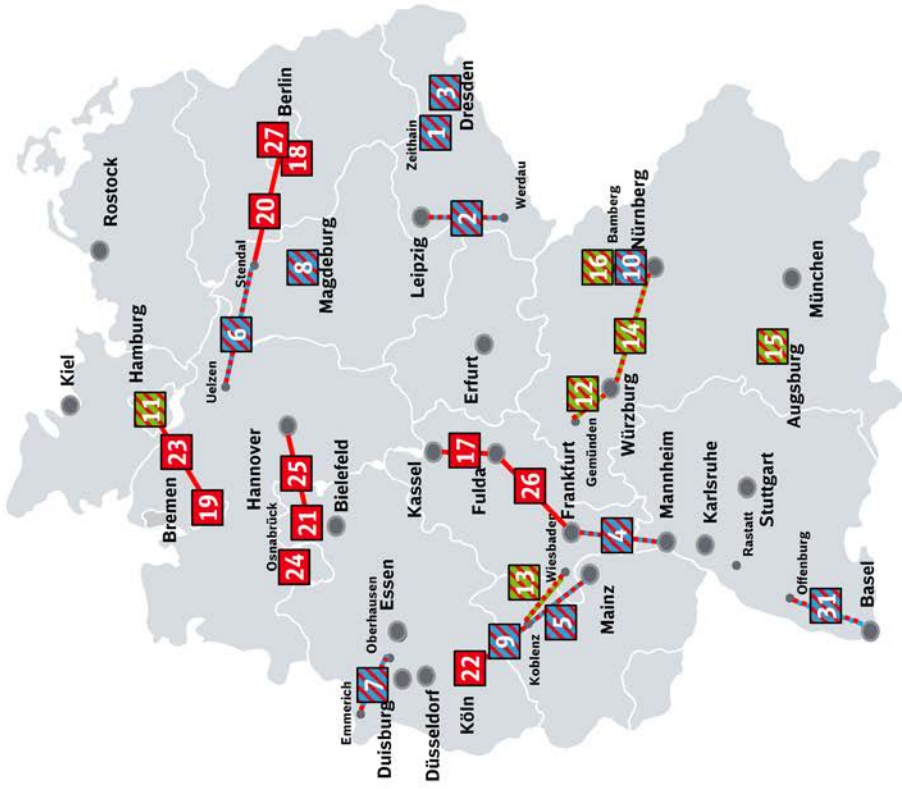
Quelle: DB AG

Übersicht - Schwerpunktmaßnahmen 2023

Teil 1 von 2



Aktueller Planungsstand ausgewählter Maßnahmen Änderungen in kommenden Prozessphasen möglich



Nr.	Maßnahme	Bauwochen 2023 (davon i.W. Vollzeit)	Korridor
1	VDE 9: Zeithain - Leckwitz	ganzjährig	1045
2	Projekt Sachsen-Magistrale 2: Leipzig - Werdau	ganzjährig	1052
3	Knoten Dresden	ganzjährig	3092, 3094, 3095, 3358
4	ESTW Riedbahn	40	1142
5	Linker Rhein	46 (38)	1131
6	Ostkorridor Stendal - Uelzen	34	1031, 1040
7	ABS 46/2: Emmerich - Oberhausen	18	1124
8	Knoten Magdeburg	21 (18)	1041, 3370, 3374, 3633
9	Rechter Rhein (S13)	9	1174
10	VDE 8.1: Bamberg - Fürth	7	1058
11	Knoten Hamburg	ganzjährig	1437, 3061, 3063, 3064, 3065, 3068, 3070, 3598
12	PK: Gemünden - Würzburg	12	1098
13	Rechter Rhein südlich	29 (12)	1173
14	PK: Würzburg - Nürnberg	10	1059

(..) - Klammervormerk zeigt Anteil Bauwochen, die i.W.S. in Vollzeit stattfinden;
ohne Angabe liegen keine Abweichungen zu Gesamt vor

Legende

2023

2024

2025

2026

2023/24

2024/25

2023 - 25

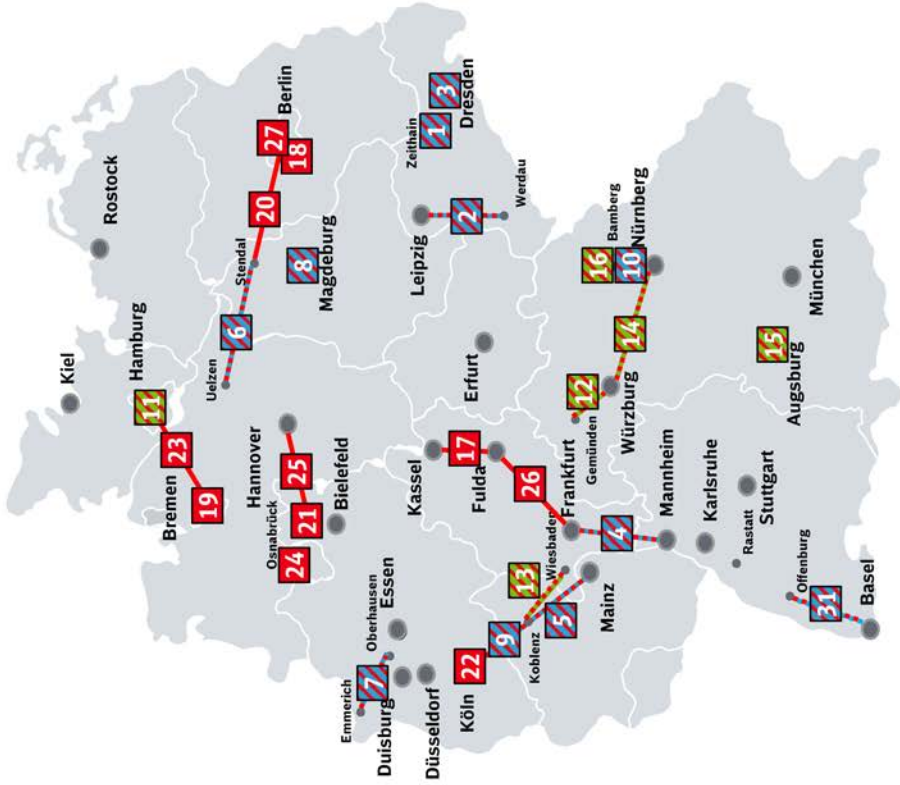
Quelle: DB AG

Übersicht - Schwerpunktmaßnahmen 2023

Teil 2 von 2



Aktueller Planungsstand ausgewählter Maßnahmen Änderungen in kommenden Prozessphasen möglich



Nr.	Maßnahme	Bauwochen 2023 (davon i.W. Vollzeit)	Korridor
15	Knoten Augsburg	2	1075, 1076, 1077, 1078
16	Knoten Bamberg	1	1209, 3125
17	SFS Kassel - Fulda	36	1102
18	Bln Frankf Allee - Bln-Rummels	26	3216
19	Bremen Sebaldsbrücker Heerstr.	19	1115
20	HGV Stendal - Oebisfelde	13	1026, 1032
21	Brückenserie Minden - Löhne	9	1165
22	ASG: Knoten Köln	23 (8)	3124, 3361, 3442, 3593, 3612
23	PK: Hamburg - Bremen	6	1116
24	Brücken/OB: Osnabrück - Ibbenbüren	6	1121
25	Brücken/OB: Hannover - Minden	6	1166
26	PK: Fulda - Frankfurt ABS Hanau - Gelnhausen	45 (4)	1178
27	Treptow Strw-Bln-Grünau	4	1311
31	ABS Karlsruhe - Basel: ROG - RB	13 (0)	1092

Legende

2023

2024

2025

2023/24

2024/25

2023 - 25

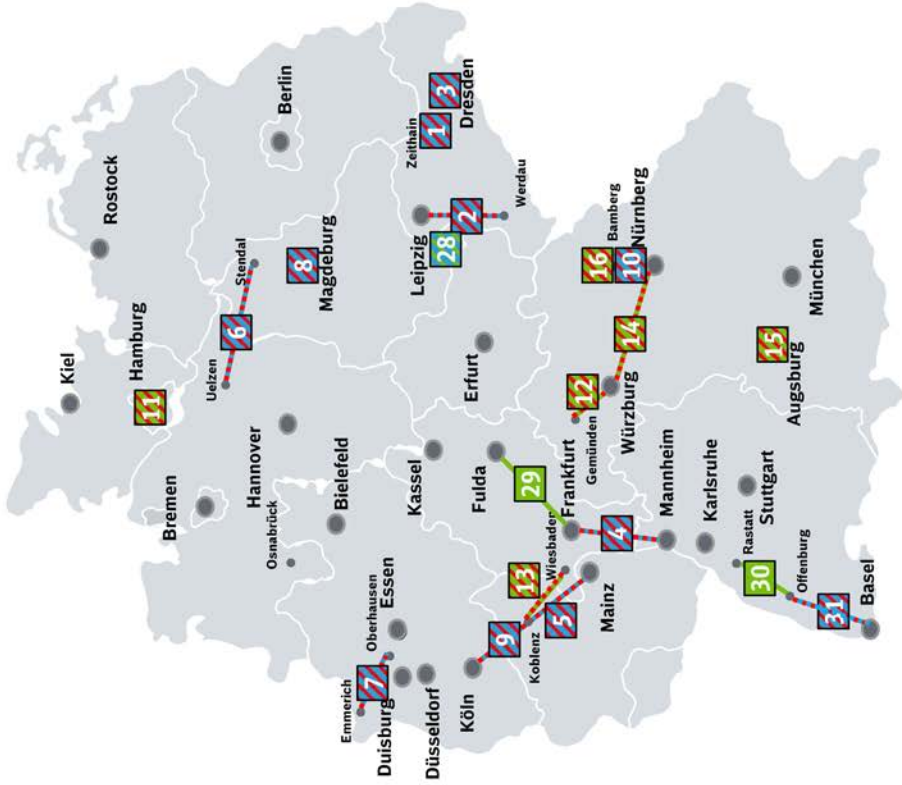
Quelle: DB AG

Übersicht - Schwerpunktmaßnahmen 2024

Teil 1 von 2



Aktueller Planungsstand ausgewählter Maßnahmen Änderungen in kommenden Prozessphasen möglich



Nr.	Maßnahme	Bauwochen 2024 (davon i.W. Vollzeit)	Korridor
1	VDE 9: Zeithain - Leckwitz	ganzjährig	1045
2	Projekt Sachsen-Magistrale 2: Leipzig - Werdau	ganzjährig	1052
3	Knoten Dresden	ganzjährig	3092, 3094, 3095, 3358
4	ESTW Riedbahn	12	1142
5	Linker Rhein	10	1131
6	Ostkorridor Stendal - Uelzen	ganzjährig (37)	1031, 1040
7	ABS 46/2: Emmerich - Oberhausen	13	1124
8	Knoten Magdeburg	ganzjährig	1041, 3370, 3374, 3633
9	Rechter Rhein (S13)	21	1174
10	VDE 8.1: Bamberg - Fürth	5	1058
31	ABS Karlsruhe - Basel: ROG - RB	50 (1)	1092
11	Knoten Hamburg	ganzjährig	1437, 3061, 3063, 3064, 3065, 3066, 3070, 3798
12	PK: Gemünden - Würzburg	7	1098

(..) - Klammervorwerk zeigt Anteil Bauwochen, die i.W.S. in Vollzeit stattfinden;
ohne Angabe liegen keine Abweichungen zu Gesamt vor

Legende

2023

2024

2025

2026

2027

2023 - 25

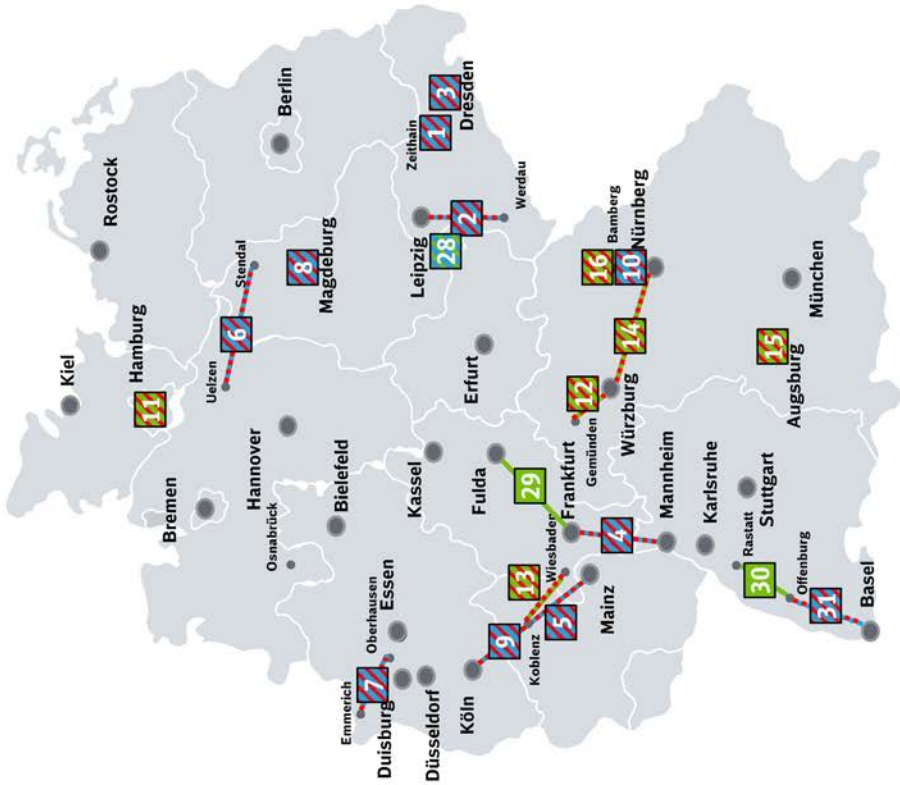
Quelle: DB AG

Übersicht - Schwerpunktmaßnahmen 2024

Teil 2 von 2



Aktueller Planungsstand ausgewählter Maßnahmen Änderungen in kommenden Prozessphasen möglich



Nr.	Maßnahme	Bauwochen 2024 (davon i.W. Vollzeit)	Korridor
13	Rechter Rhein südlich	11	1173
14	PK: Würzburg – Nürnberg	10	1059
15	Knoten Augsburg	3	1075, 1076, 1077, 1078
16	Knoten Bamberg	6	1209, 3125
28	Saalebrücken	27	1389
29	PK Fulda – Frankfurt Flieden – Fulda	11	1103
30	Vollsperrung RTB Sommer 2024	4	1181, 1093

(..) – Klammervormerk zeigt Anteil Bauwochen, die i.W.S. in Vollzeit stattfinden;
ohne Angabe liegen keine Abweichungen zu Gesamt vor

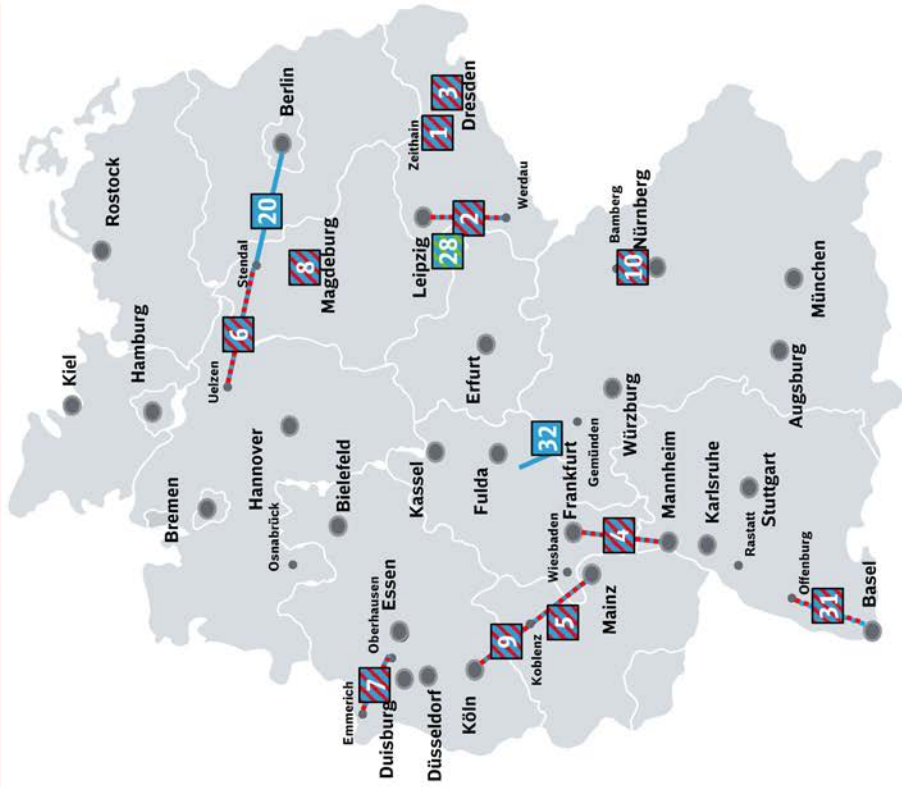


Quelle: DB AG

Übersicht - Schwerpunktmaßnahmen 2025



Aktueller Planungsstand ausgewählter Maßnahmen Änderungen in kommenden Prozessphasen möglich



Nr.	Maßnahme	Bauwochen 2025 (Davon iW Vollzeit)	Korridor
1	VDE 9: Zeithain - Leckwitz	36	1045
2	Projekt Sachsen-Magistrale 2: Leipzig - Werdau	ganzjährig	1052
3	Knoten Dresden	ganzjährig	3092, 3094, 3095, 3358
4	ESTW Riedbahn	15	1142
5	Linker Rhein	26	1131
6	Ostkorridor Stendal - Uelzen	47 (6)	1031, 1040
7	ABS 46/2: Emmerich - Oberhausen	ganzjährig	1124
8	Knoten Magdeburg	ganzjährig	1041, 3370, 3374, 3633
9	Rechter Rhein (S13)	15	1174
10	VDE 8.1: Bamberg - Fürth	5 (4)	1058
31	ABS Karlsruhe - Basel: ROG - RB	50 (0)	1092
28	Saalebrücken	31	1209, 3125
20	HGV Stendal - Oebisfelde	40	1026, 1032
32	Sanierung Ruppertsbergtunnel	8	1097

(..) - Klammervorwerk zeigt Anteil Bauwochen, die i.W.S. in Vollzeit stattfinden;
ohne Angabe liegen keine Abweichungen zu Gesamt vor

Legende

2023

2024

2025

2023/24

2024/25

2023 - 25

Quelle: DB AG

