

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/6431 –

Aktueller Stand zur Umsetzung des Sanierungsplans für das hochbelastete Schienennetz zum Hochleistungsnetz der Deutschen Bahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Ausbau der Kapazität des Schienennetzes ist nach Auffassung der Fragesteller eine der wesentlichen Voraussetzungen für eine zukunftsorientierte Aufstellung des Verkehrsträgers Schiene und die zügige Realisierung des Deutschlandtakts. Nur mit einer Ausweitung der Kapazität der Schiene können nach Ansicht der Fragesteller die Attraktivität, die Leistungsfähigkeit und die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene verbessert werden.

Im Juni 2022 haben der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Dr. Richard Lutz, und der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, die sogenannte Generalsanierung des Schienennetzes angekündigt. Damit sollen ab 2024 und bis 2030 die am stärksten belasteten Korridore komplett überholt werden. Laut der Deutschen Bahn AG umfasst das hochbelastete Netz aktuell rund 3 500 km, mit einer durchschnittlichen Auslastung (ohne Bautätigkeit) von ungefähr 125 Prozent. Ohne umfassende Sanierungen könnte dieses Engpassnetz sogar auf 9 000 km anwachsen. Im kommenden Jahr 2024 steht mit der Generalsanierung der Riedbahn zwischen Frankfurt am Main und Mannheim der erste Korridor zur Sanierung an (vgl. www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/eckpunkte-zur-zukunft-der-db-und-der-schiene.html).

Im Februar 2023 wurden die detaillierten Pläne der DB Netz AG im Vorfeld eines Abstimmungstermins zur Brancheneinbindung bekannt. So sollen 43 Strecken mit einer Gesamtlänge von circa 4 200 Kilometern mithilfe einer in der Regel fünf Monate dauernden Vollsperrung generalsaniert werden (vgl. www.tagesspiegel.de/wirtschaft/mobilitaet/der-sanierungsplan-furs-deutsche-bahnnetz-diese-strecken-will-die-bahn-bis-2030-vollsperrren-9318386.html). Allerdings sind diese Pläne anscheinend noch nicht mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr abgestimmt. Sie sollen als Grundlage für die weiteren Gespräche mit dem Bund dienen; „eine finale Entscheidung über die Korridore und die Reihenfolge möglicher Generalsanierungen“ sei noch nicht getroffen, so die Deutsche Bahn AG (vgl. www.tagesspiegel.de/wirtschaft/mobilitaet/der-sanierungsplan-furs-deutsche-bahnnetz-diese-strecken-will-die-bahn-bis-2030-vollsperrren-9318386.html).

Für kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Verbesserung des Schienennetzes hatte die Beschleunigungskommission Schiene im Dezember 2022 zahlreiche

Handlungsempfehlungen präsentiert. Diese sollen allerdings erst bis zum Sommer 2023 ausgewertet werden (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/abschlussbericht-beschleunigungskommission-schiene.pdf?__blob=publicationFile](https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/abschlussbericht-beschleunigungskommission-schiene.pdf?__blob=publicationFile)).

Unklar ist nach Auffassung der Fragesteller, wie realistisch die Pläne der Korridorsanierung und die Vorgaben sind, welche Auswirkungen Reisende während der Generalsanierungsphase zu erwarten haben, ob die Auswirkungen auf den Güterverkehr und die Wirtschaft hinreichend berücksichtigt wurden und in welchem Zeitraum und insbesondere in welcher Reihenfolge die Projekte abgearbeitet werden sollen.

1. Welche konkreten Strecken bzw. Vorhaben sind für die Umsetzung des Sanierungsplans für das hochbelastete Schienennetz zum Hochleistungsnetz der Deutschen Bahn eingeplant (bitte die Projekte einzeln auflisten)?

Folgende Streckenabschnitte sind für Generalsanierungen vorgesehen.

1. Frankfurt/Main–Mannheim	2. Erfurt–Bebra
3. Hamburg–Berlin	4. Troisdorf–Koblenz
5. Emmerich–Oberhausen	6. Hürth/Kalscheuren–Koblenz
7. Hamburg–Lübeck	8. Südstemmen–Göttingen
9. Bremen–Bremerhaven	10. Koblenz–Wiesbaden
11. Hamburg–Harburg–Bremen	12. Koblenz–Mainz
13. Bremen/Rotenburg–Wunstorf	14. Kassel–Gießen–Friedberg
15. Hamburg–Hannover	16. Bebra–Fulda
17. Bremen–Osnabrück	18. Fulda–Fliesen
19. Uelzen–Stendal	20. Fliesen–Hanau
21. Osnabrück–Münster	22. Frankfurt–Heidelberg
23. Berlin–Lehrte	24. Forbach–Ludwigshafen
25. Lehrte–Groß-Gleidingen	26. Würzburg–Nürnberg
27. Stendal–Magdeburg	28. Würzburg–Treuchtlingen
29. Weddel–Magdeburg	30. Mannheim–Karlsruhe
31. Wunstorf–Minden	32. Nürnberg–Reichswald–Regensburg
33. Münster–Recklinghausen-Süd	34. Stuttgart–Ulm
35. Hagen– Hamm	36. Ulm–Augsburg
37. Köln–Dortmund–Hamm	38. Obertraubling–Passau
39. Köln–Aachen/Aachen-Süd-Grenze	40. München-Ost–Rosenheim
41. Köln–Hagen	42. Rosenheim–Salzburg

2. Wie lautet die Definition der „Streckenabschnitte mit besonders hoher Auslastung“ (vgl. www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Der-Weg-zum-Hochleistungsnetz-DB-geht-mit-Vorschlag-fuer-Sanierungsplan-in-weitere-Gespraechе-mit-dem-Bund-10315820)?

Streckenabschnitte mit besonders hoher Auslastung weisen eine durchschnittliche Auslastung von mindestens 125 Prozent auf. Heute umfasst das sogenannte „hA+ Netz“ rund 10 Prozent des gesamten Streckennetzes, auf dem rund 25 Prozent der gesamten Trassenkilometer geleistet werden.

3. Welche „besonders störanfälligen Infrastrukturanlagen“ kommen für eine Generalsanierung in Betracht (vgl. www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Der-Weg-zum-Hochleistungsnetz-DB-geht-mit-Vorschlag-fuer-Sanierungsplan-in-weitere-Gespraechе-mit-dem-Bund-10315820)?

Als verspätungsrelevante Objektgruppen wurden insbesondere vier Gewerke identifiziert: Gleise, Weichen, Bahnübergänge sowie die Leit- und Sicherungstechnik.

4. In welcher Reihenfolge bzw. Priorisierung sollen diese Vorhaben durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr sowie durch die Deutsche Bahn AG bearbeitet werden (bitte die Projekte einzeln entsprechend ihrer Priorität und der zeitlichen Reihenfolge nach auflisten)?

Die zu sanierenden Korridorabschnitte wurden auf Basis der verkehrlichen Kompatibilität und der Eintaktung in bestehende Baumaßnahmenplanungen von der DB Netz AG vorsortiert. Der Rolloutplan wurde dann in mehreren Branchendialogen diskutiert und anschließend dem Bund vorgelegt. Vorgeesehen ist die Sanierung des Abschnittes Frankfurt/Main–Mannheim im 2. Halbjahr 2024. Im Jahr 2025 folgen die Abschnitte Emmerich–Oberhausen und Hamburg–Spandau. Die Reihenfolge der ab dem Jahr 2026 zu sanierenden Korridorabschnitte befindet sich derzeit noch in der Prüfung.

5. Welche Kosten werden für diese Vorhaben zugrunde gelegt, und wie sollen sie finanziert werden (bitte die Projekte einzeln beziffern)?

Für die Generalsanierung des Abschnittes Frankfurt/Main–Mannheim wurde durch die DB Netz AG eine Kostenschätzung i. H. v. 608 Mio. Euro vorgelegt. Für die Korridorsanierungen ab dem Jahr 2025 liegen dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) noch keine Kosten je Projekt vor. Über die abschließende Finanzierung ist noch nicht entschieden worden.

6. Anhand welcher Kriterien durch welche Stelle im Bundesministerium für Digitales und Verkehr sowie bei der Deutschen Bahn AG wird die („kapazitätsorientierte“) Reihenfolge bzw. Priorisierung dieser Vorhaben festgelegt (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/abschlussbericht-beschleunigungskommission-schiene.pdf?__blob=publicationFile, S. 16)?

Im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) wird die Reihenfolge mit der Steuerungsgruppe Transformation Deutsche Bahn AG abgestimmt, u. a. um Konflikte mit Vorhaben aus anderen Investitionsprogrammen des Bundes (z. B. Neu- und Ausbauprojekten) zu vermeiden.

Durch die DB Netz AG wurde bei der Abfolge der Generalsanierungen darauf geachtet, dass bei gleichzeitiger Sanierung mehrerer Abschnitte ausreichende Kapazitäten auf den Umleitungsstrecken für den Schienenverkehr verfügbar sind. Der jeweilige Sanierungszeitpunkt wurde zudem so gewählt, dass die Generalsanierung bestmöglich zu bereits bestehenden Vorplanungen für andere Baumaßnahmen passt.

7. Zu welchen Zeitpunkten soll jeweils mit der Sanierung begonnen werden, und wie ist der konkrete Zeitplan (bitte die Projekte einzeln entsprechend ihrer Priorität auflisten)?

Die Durchführung der Generalsanierung ist grundsätzlich im ersten Halbjahr von Mitte Februar bis Mitte Juli und im zweiten Halbjahr von Mitte Juli bis Mitte Dezember vorgesehen.

- a) Die Generalsanierung der Riedbahn beginnt am 15. Juli 2024 und soll zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 abgeschlossen sein.
- b) Für die Generalsanierung der Strecke zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Berlin-Spandau ist eine Sperrung von Juni 2025 bis voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 vorgesehen.
- c) Für den Abschnitt Emmerich–Oberhausen plant die DB Netz AG ein speziell auf den Korridor angepasstes Verfahren, da die Strecke aufgrund ihrer Bedeutung nicht für einen längeren Zeitraum komplett gesperrt werden kann. Deshalb wird die Generalsanierung in den Streckenausbau im Zeitraum zwischen November 2024 und Juni 2026 integriert.

8. Inwieweit nimmt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr eine Abstimmung der Umsetzung dieser Projekte mit den Etappen des Deutschlandtakts vor?

Der Fokus der Generalsanierung besteht darin, die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des bestehenden Netzes kurzfristig und nachhaltig zu steigern. Dies ist eine notwendige Voraussetzung für die schrittweise Umsetzung des Deutschlandtakts. Denn die Grundlage für verlässliche Anschlüsse im Personenverkehr bzw. einen reibungslosen Warenverkehr ist ein funktionierendes Bestandsnetz. Der Zeitpunkt der Generalsanierung, erforderliche Umfahrestrecken sowie durch die Projekte ggf. mögliche Kapazitätssteigerungen und Fahrzeitverkürzungen werden mit dem vom BMDV erstellten Etappierungskonzept für den Deutschlandtakt abgestimmt.

9. Wie ist der Ausbaustand bei der Generalsanierung der Riedbahn zwischen Frankfurt/Main und Mannheim?

Sind die Vorbereitungen diesbezüglich im Zeitplan, und wurden die Ausweichstrecken festgelegt?

- a) Welche Maßnahmen umfasst die Generalsanierung der Riedbahn konkret (bitte einzeln auflisten)?
- b) Wie wird der Zusatzverkehr für den Schienengüterverkehr auf der Riedbahn während der Generalsanierung sichergestellt?
- c) Wie soll der Personenersatzverkehr für die Generalsanierung der Riedbahn sichergestellt werden, und wird ausreichend Fahrpersonal für die Ersatzbusse verfügbar sein?

Die Fragen 9 bis 9c werden gemeinsam beantwortet.

Bei der Beantwortung der Fragen liegt die Annahme zugrunde, dass mit Ausbaustand der derzeitige Planungsstand gemeint ist. Die Planungen für die Generalsanierung der Riedbahn folgen dem Terminplan. Derzeit laufen die Ausschreibungen der Bauleistungen und der Ressourcen für die Ersatzverkehre.

- a) 152 Weichen, 117 km Gleiserneuerung, drei Überleitstellen, vier Bahnübergänge, 1 200 Stelleinheiten, 4 000 Ballisen, 140 km Fahrdraht, 10 km Lärmschutzwand, 20 Stationen.

- b) Die Riedbahn wird vollständig gesperrt. Es wird kein Verkehr in der Sperrzeit über die Riedbahn abgewickelt. Der Güterverkehr wird in diesem Zeitraum über die Umleiterstrecken geführt. Ausnahme ist die Versorgung von Firmen, die nur über die Riedbahn erreicht werden können. Mit den betroffenen Firmen wurden passende Einzelfalllösungen erarbeitet.
- c) Die DB Netz AG hat zusammen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und den zuständigen Aufgabenträgern im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ein angepasstes Verkehrskonzept auf der Schiene erarbeitet. Dafür werden vor allem die zur Riedbahn parallel verlaufenden Strecken über Worms und über Darmstadt genutzt. Nahverkehre, die nicht auf der Schiene erbracht werden können, sollen durch Busleistungen erfolgen. Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) haben die DB Netz AG, die Aufgabenträger und die EVU ein entsprechendes Ersatzkonzept abgestimmt.

10. Wie wurden welche Ausweichstrecken ertüchtigt (bitte die einzelnen Ertüchtigungsmaßnahmen für die jeweiligen Ausweichstrecken auflisten)?

Umleitungsstrecken bereitet die DB Netz AG intensiv für zusätzliche Verkehre während der Generalsanierungen vor. Im Jahr 2023 wurden bereits 21,5 Mio. Euro in die Instandhaltungsmaßnahmen in die Umleitungsstrecken der Riedbahn (Strecken Mainz–Worms–Mannheim und Frankfurt–Darmstadt–Mannheim) investiert. Weiter notwendige Sanierungsmaßnahmen werden rechtzeitig im Vorfeld der Generalsanierungen erfolgen. Weiterhin soll noch geprüft werden, ob sich durch die Umleitung von Fernzügen zwischen Fulda und Stuttgart über Würzburg und Heilbronn (Frankenbahn) eine Entlastung des Bereichs zwischen Frankfurt und Mannheim erreichen lässt.

11. Sind mit diesen Ausweichstrecken die wesentlichen Umfahrungsmaßnahmen für die einzelnen Sanierungen sichergestellt?

Ja.

Ergänzend dazu bietet die DB Netz AG einen Shuttle-Service mit Diesellokomotiven für Güterzüge über die Alsenzbahn an, um auch die Kapazität dieser noch nicht elektrifizierten Strecke nutzen zu können.

12. Sind die Nutzer der Ausweichstrecken in die Planung der Belegung der von ihnen genutzten Strecken durch Umleitungsverkehre eingebunden, und wird es auch dort Schienenersatzverkehre geben (bitte je nach Projekt detailliert auflisten)?

Der Prozess der Trassenvergabe ist durch die Bundesnetzagentur reguliert. Im Rahmen dieses Prozesses besteht seitens der EVU die Möglichkeit, eine sogenannte Fahrlagenberatung in Anspruch zu nehmen. Diese Möglichkeit wurde für die erste Generalsanierung von allen EVU im Personenverkehr sowie Teilen der EVU im Güterverkehr in Anspruch genommen.

13. Wie ist der Ausbaustand bei der Generalsanierung der Korridorabschnitte Hamburg–Berlin, sind die Vorbereitungen diesbezüglich im Zeitplan, und wurden die Ausweichstrecken festgelegt, und wenn ja, welche?

Der Beantwortung der Frage liegt die Annahme zugrunde, dass mit Ausbaustand der derzeitige Planungsstand gemeint ist.

Auf der Strecke Hamburg–Berlin sollen rund 30 Prozent der Gleiskilometer, mehr als die Hälfte der Weichen sowie nahezu die komplette Leit- und Sicherungstechnik generalsaniert werden. Außerdem werden Brücken und Durchlässe erneuert, Überleitstellen ergänzt und Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz umgesetzt. Die Details sind derzeit noch in Planung.

Die Details des Verkehrskonzepts erarbeitet die DB Netz AG derzeit gemeinsam mit den betroffenen EVU und Aufgabenträgern. Fern- und Güterzüge sollen über Uelzen, Salzwedel und Stendal sowie über Hannover umgeleitet werden. Für Reisende im Regionalverkehr sowie für die Fernverkehrshalte in Ludwigslust und Wittenberge soll es einen leistungsstarken Ersatzverkehr mit Bussen geben.

14. Wie ist der Ausbaustand bei der Generalsanierung der Korridorabschnitte Emmerich–Oberhausen, sind die Vorbereitungen diesbezüglich im Zeitplan, und wurden die Ausweichstrecken festgelegt, und wenn ja, welche?

Der Beantwortung der Frage liegt die Annahme zugrunde, dass mit Ausbaustand der derzeitige Planungsstand gemeint ist.

Auf der Strecke Emmerich–Oberhausen setzt die DB Netz AG den Austausch von mehr als 70 Gleiskilometern um, erneuert Bauwerke, modernisiert die Leit- und Sicherungstechnik sowie mehrere Verkehrsstationen. Parallel dazu wird der Lärm- und Erschütterungsschutz verbessert, Überführungen und Durchlässe ertüchtigt sowie Oberleitungsanlagen neu errichtet oder ausgebaut. Die Details sind derzeit noch in Planung.

Die Details des Verkehrskonzepts werden gemeinsam mit den betroffenen EVU und Aufgabenträgern erarbeitet. Fern- und Güterzüge sollen u. a. über Bad Bentheim und Venlo umgeleitet werden. Im Regionalverkehr beabsichtigt die DB Netz AG während der verschiedenen Bauphasen mit getakteten Sperrungen und teilweise eingleisigem Betrieb ein spezifisches Verkehrskonzept umzusetzen.

15. Sind die bislang eingeplanten Mittel in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) sowie bei den Investitionsmitteln des Bundes für die Generalsanierung ausreichend, oder benötigt die DB Netz mehr Mittel, und wenn ja, in welcher Höhe?

Für die Jahre 2024 bis 2027 hat die DB AG für die Eckwerte im Bundeshaushaltsaufstellungsverfahren 2024 einen Mehrbedarf i. H. v. 2,43 Mrd. Euro bis zum Jahr 2027 angemeldet, der zurzeit geprüft wird.

16. Wie lange werden die Korridore nach der Generalsanierung ungefähr baustellenfrei bleiben?

Die DB AG erledigt im Rahmen einer Generalsanierung alle notwendigen und absehbaren Baumaßnahmen auf der Strecke gebündelt. Durch dieses Vorgehen werden zukünftige verkehrliche Einschränkungen auf den Streckenabschnitten nach Generalsanierungen durch Baumaßnahmen grundsätzlich erheblich reduziert werden, eine konkrete Zeitangabe zur erwarteten künftigen Baustellenfreiheit kann aufgrund der fehlenden Erfahrungen mit diesem neuen Konzept noch nicht angegeben werden. Es soll jedoch ein mit einer Neubaustrecke vergleichbarer Qualitätszustand erreicht werden, so dass in der Folgezeit ausschließlich üblicher Instandhaltungsaufwand zu leisten ist.

17. Besitzt die DB Netz ausreichend Planungskapazitäten und Baukapazitäten für die Generalsanierung?

Nach Auskunft der DB Netz AG sind für die bereits kommunizierten Generalsanierungen die notwendigen Planungs- und Baukapazitäten vorhanden. Wegen des angestrebten Hochlaufs an zu sanierenden Korridorabschnitten in den kommenden drei Jahren bedarf es auch eines Hochlaufs an Planungs- und Baukapazitäten bei der Bauwirtschaft.

18. Wird die Generalsanierung des Netzes dazu führen, dass andere Neu- und Ausbaumaßnahmen geschoben werden, wenn ja, welche, und wenn nein, wie wird das sichergestellt?

Generalsanierungen sowie Neu- und Ausbau haben für die Leistungsfähigkeit der Schiene insgesamt jeweils eine hohe Bedeutung. Die zügige Realisierung der Neu- und Ausbauvorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege ist aufgrund ihres gesamtwirtschaftlichen Nutzens geboten. Aus diesem Grund wird bei der Reihung der zu sanierenden Korridorabschnitte besonders darauf geachtet, dass die Sanierung nicht zu Verschiebungen oder Verzögerungen bei Neu- und Ausbaumaßnahmen führt. Um die Auswirkungen der Generalsanierungen auf ein Mindestmaß zu begrenzen, steht die DB Netz AG im engen Austausch mit dem Bund und seinen Behörden sowie Aufgabenträgern, Ländern und EVU. Konkrete Änderungen bei Projekt- und Baubetriebsplanungen können erst benannt werden, wenn die finale Reihung der zu sanierenden Abschnitte feststeht.

19. Mit wie viel Prozent Ausfall an Kapazität für den Fernverkehr, den Öffentlichen Schienenpersonenverkehr und den Schienengüterverkehr rechnet die Bundesregierung bzw. die Deutsche Bahn AG?

In Bezug auf die Riedbahn hat die DB Netz AG folgende Kapazitätseinschränkungen ermittelt:

- SPNV: Ca. 55 Prozent der auf der Riedbahn und den Hauptumleitungsstrecken (Strecken Mainz-Worms-Mannheim und Frankfurt-Darmstadt-Mannheim) verkehrenden Nahverkehrszüge können abgewickelt werden. Als Ersatzmaßnahme wird die Kapazität der Züge auf den Umleiterstrecken wo möglich erhöht und ein leistungsstarker und qualitativ hochwertiger Schienenersatzverkehr (SEV) eingerichtet.
- SPFV: Ca. 70 Prozent des Regelangebots können regional abgewickelt werden.
- SGV: Ca. 80 Prozent der Verkehre können regional abgewickelt werden.

20. Welche Risiken sieht die Bundesregierung bei der Generalsanierung, wenn diese wichtigen Strecken für lange Zeit komplett gesperrt werden?

Die Bundesregierung sieht das Risiko, dass durch die Vollsperrungen infolge der Generalsanierung Fahrgäste und Güter zumindest zeitweise auf andere Verkehrsträger abwandern, und dringt daher auf eine vorlaufende Ertüchtigung von Umfährungsstrecken für die Hochleistungskorridore, um diese Auswirkungen der Generalsanierung auf die Wachstumsziele im Personen- und Güterverkehr zu minimieren. Sie geht jedoch davon aus, dass die Leistungsfähigkeit der besonders belasteten Hochleistungskorridore durch die Bündelung der notwendi-

gen und absehbaren Baumaßnahmen nachhaltig mit positiven Auswirkungen auf die Schienenverkehrsentwicklung im Gesamtnetz gesteigert wird.

21. Inwiefern wird bei den Planungen der Generalsanierung auch die Sicherstellung der Umleitung der Güterverkehre einbezogen?

Die DB Netz AG steht mit allen betroffenen Unternehmen und Verbänden im Austausch und wird den Dialog je Abschnitt auf regionaler Ebene weiter vertiefen. Die DB Netz AG sucht mit allen Unternehmen, die einen direkten Gleisanschluss an betroffene Strecken haben, das Gespräch und erarbeitet individuelle Lösungen. Darüber hinaus wird ein Lok-Pool bereitgehalten, um die Dieseltraktion von Güterzügen über nicht elektrifizierte Umleitungsstrecken zu ermöglichen.

22. Kann die Bundesregierung garantieren, dass die vollständige Umleitung von Güterverkehren bei den Sanierungsarbeiten im bestehenden Netz gewährleistet ist?

Durch die langfristige Planbarkeit der Generalsanierungen wird Planungssicherheit auch für die Güterverkehrsunternehmen geschaffen. Je Generalsanierung werden durch die DB AG mögliche Umleiterwege und -kapazitäten aufgezeigt. Die genaue Ermittlung erfolgt im Rahmen der Regelprozesse, die durch die Bundesnetzagentur vorgegeben sind.

23. Sind der Bundesregierung zufolge auch nach 2030 noch Generalsanierungen notwendig?

Die Bundesregierung beabsichtigt, vor weitergehenden Gesprächen mit der DB AG die Erfahrungen mit den bereits geplanten Generalsanierungen auszuwerten.

24. Wie will die Bundesregierung, zusammen mit der DB Netz AG sicherstellen, dass durch die Generalsanierungen langfristig keine Kunden verloren werden?

Was genau versteht die Bundesregierung unter der Vorschlag der „Anpassung Finanzierungsregime und Mittelausstattung zur Refinanzierung“ (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/abschlussbericht-beschleunigungskommission-schiene.pdf?__blob=publicationFile, S. 17)?

In den Zeiten, in denen die Sanierungsarbeiten stattfinden, werden umfassend Umleitungsverkehre und hochwertige Schienenersatzverkehre für den SPNV angeboten.

Der Abschlussbericht der Beschleunigungskommission Schiene (BKS) schlägt als Teil der Maßnahme „Generalsanierung in den Hochleistungskorridoren“ (Cluster 1.1, Maßnahme 1) konkrete Anpassungen des Finanzierungsregimes und der Mittelausstattung vor. Dies soll eine passende Finanzierung dieser Generalsanierungen sicherstellen. Der Bund hat bereits mit der Umsetzung erster Empfehlungen der BKS begonnen, u. a. in Form einer Änderung des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes, welches weitergehende Finanzierungsoptionen enthält.