

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/8573 –

Generalsanierung des Schienen-Hochleistungsnetzes ab 2024

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Vorbereitung der Generalsanierung des Schienen-Hochleistungsnetzes schreitet rund ein Jahr vor der ersten Komplettsperre (fünf Monate lang, auf der Strecke zwischen Mannheim und Frankfurt) nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) und des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) voran (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 und bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/generalsanierung-fuer-die-schiene.html). Nicht nur die Korridorsanierung der sogenannten Riedbahn, sondern auch die Generalsanierung aller weiteren 41 geplanten Streckenabschnitte bis 2030 muss nach Ansicht der Fragesteller umfassend und gründlich geplant werden.

In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU mit dem Titel „Aktueller Stand zur Umsetzung des Sanierungsplans für das hochbelastete Schienennetz zum Hochleistungsnetz der Deutschen Bahn“ (auf Bundestagsdrucksache 20/6992) konnte die Bundesregierung nach Auffassung der Fragesteller zahlreiche Fragen nicht beantworten. Auch seitens der Schienenbranche besteht offensichtlich bei vielen Fragen zum Sanierungsplan der DB AG Klärungsbedarf (vgl. u. a. www.dvz.de/rubriken/land/schiene/detail/news/gueterbahnen-ueben-kritik-an-den-sanierungsplanen.html).

1. In welcher Reihenfolge bzw. Priorisierung sollen die von der Bundesregierung konkretisierten Strecken bzw. Vorhaben durch das BMDV sowie durch die DB AG bearbeitet werden (bitte die Projekte einzeln entsprechend ihrer Priorität und nach der zeitlichen Reihenfolge auflisten; vgl. Bundestagsdrucksache 20/6431)?
2. Wann wird das BMDV die zeitlichen und inhaltlichen Planungen zur Generalsanierung des Schienen-Hochleistungsnetzes finalisieren und öffentlich bekannt machen sowie insbesondere den Deutschen Bundestag informieren?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 2. November 2023 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und die Deutsche Bahn AG (DB AG) haben beim Schienengipfel am 15. September 2023 die mit der Branche erörterte nachfolgende Reihung der Generalsanierungen kommuniziert.

	2024	2025	2026
1. Halbjahr		2. Emmerich – Oberhausen	4. Köln – Hagen 5. Nürnberg – Reichswald – Regensburg
2. Halbjahr	1. Frankfurt/Main – Mannheim	3. Hamburg – Berlin	6. Obertraubling – Passau 7. Troisdorf – Koblenz 8. Koblenz – Wiesbaden

	2027	2028
1. Halbjahr	9. Frankfurt – Heidelberg 10. München-Ost – Rosenheim 11. Berlin – Lehrte	16. Hamburg/Harburg – Bremen 17. Hürth/Kalscheuren – Koblenz 18. Koblenz – Mainz 19. Würzburg – Nürnberg 20. Hagen – Hamm
2. Halbjahr	12. Bremen – Bremerhaven 13. Rosenheim – Salzburg 14. Köln – Dortmund – Hamm 15. Hamburg – Lübeck	21. Uelzen – Stendal 22. Stendal – Magdeburg 23. Nordstemmen – Göttingen 24. Bebra – Fulda

	2029	2030
1. Halbjahr	25 Lehrte – Groß-Gleidingen 26. Hamburg – Hannover	32. Weddel – Magdeburg 33. Bremen – Osnabrück 34. Osnabrück – Münster 35. Kassel – Gießen – Friedberg 36. Würzburg – Treuchtlingen
2. Halbjahr	27. Köln – Aachen/Aachen-Süd-Grenze 28. Bremen / Rotenburg – Wunstorf 29. Forbach – Ludwigshafen 30. Stuttgart – Ulm 31. Erfurt – Bebra	37. Münster – Recklinghausen-Süd 38. Wunstorf – Minden 39. Ulm – Augsburg 40. Mannheim – Karlsruhe

3. Welche kapazitätserhöhenden Maßnahmen sind in den zur Sanierung vorgesehenen Abschnitten konkret geplant (bitte nach den geplanten Streckenabschnitten auflisten)?

Die DB Netz AG plant im Rahmen der Generalsanierung hochbelasteter Streckenabschnitte die Kapazität mit sogenannten kleinen und mittleren Maßnahmen zu verbessern. Vorgesehen sind u. a. 740m-Überholgleise, Blockoptimierungen, Gleiswechselbetriebe und Überleitstellen. Eine konkrete Auflistung kann zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht vorgelegt werden, da die DB Netz AG derzeit noch die Details für die einzelnen Streckenabschnitte erarbeitet.

4. Bei welchen Streckenabschnitten ist die Umsetzung von 740-Meter-Gleis-Vorhaben geplant, und wenn diese nicht geplant sind, warum nicht?

Überholgleise mit einer Nutzlänge von mindestens 740 m sind einheitlich als grundsätzlicher Layoutstandard für alle Generalsanierungs-Streckenabschnitte definiert.

5. Warum sind keine Elektrifizierungen von Umleitungsstrecken geplant, die vor allem für den Schienengüterverkehr wichtig sind?
6. Plant die Bundesregierung, Elektrifizierungsmaßnahmen auf den Umleitungsstrecken zu erleichtern, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Konzept der Generalsanierung legt den Fokus auf eine Bündelung von erforderlichen und absehbaren Baumaßnahmen auf dem zu betrachtenden Streckenabschnitt. Auf den Umleiterstrecken werden für einen reibungslosen Betrieb während der Generalsanierung erforderliche notwendige Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt. Da nach Auskunft der DB AG keine Elektrifizierungen der Umleiterstrecken vorgesehen sind, werden durch die DB Netz AG Dieselloks angemietet, die auf bisher noch nicht elektrifizierten Umleiterstrecken für zusätzliche Kapazitäten sorgen. Dementsprechend werden keine Beschleunigungsmaßnahmen für Elektrifizierungen geplant.

7. Welche Kosten werden für die Vorhaben im Rahmen der Generalsanierung des Schienen-Hochleistungsnetzes zugrunde gelegt, und wie sollen sie finanziert werden (bitte die Projekte einzeln auflisten)?

Das BMDV und die DB AG stehen im engen Austausch zu den Kosten und der Finanzierung für die Generalsanierung der hochbelasteten Streckenabschnitte. Die Kostenschätzungen werden derzeit vom Eisenbahn-Bundesamt validiert. Eine Auflistung der Kosten zu einzelnen Generalsanierungen ist aufgrund des frühen Planungsstandes zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich.

8. Welche Termine zwischen der Projektleitung der DB Netz AG und den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) haben bereits stattgefunden, und welche weiteren Termine sind jeweils geplant?

Die DB Netz AG führt seit Herbst 2022 einen intensiven bundesweiten Dialog mit betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) durch. Gegenstand der Diskussion war insbesondere die Festlegung und Reihenfolge der Korridore

und Streckenabschnitte, die bis 2030 eine Generalsanierung durchlaufen sollen. Der Dialog mit den EVU wird fortlaufend auf regionaler Ebene vertieft. Darüber hinaus hat die DB Netz AG spezifische Dialogformate für die Güterverkehrsunternehmen etabliert.

9. Welche regionalen Dialoge für die ab 2025 vorgesehenen Korridorprojekte sind aktuell geplant?

Konkrete Termine für die regionalen Dialoge stehen nach Auskunft der DB Netz AG zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht fest.

10. Bleibt es nach Einschätzung der Bundesregierung für die Generalsanierung des Abschnittes Frankfurt/Main–Mannheim bei der Kostenschätzung durch die DB Netz AG i. H. v. 608 Mio. Euro (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 auf Bundestagsdrucksache 20/6922), und wenn nein, warum nicht?

Hierzu wird auf die Presseinformation der DB AG vom 2. November 2023 verwiesen: www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Riedbahn-Generalsanierung-DB-hat-alle-Auftraege-fuer-Pilotprojekt-auf-dem-We-g-zum-Hochleistungsnetz-vergeben-12425268

11. Wie ist der aktuelle Planungsstand bei der Generalsanierung der „Riedbahn“ zwischen Frankfurt/Main und Mannheim?
- a) Sind die Vorbereitungen der Generalsanierung der „Riedbahn“ im Zeitplan, und wenn ja, wie lautet der weitere Terminplan?
- b) Was ist das Ergebnis der Prüfung, 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 (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 10 auf Bundestagsdrucksache 20/6922)?
- c) Reichen die Kapazitäten auf den für Umleitungsverkehre vorgesehenen Strecken für den Abschnitt Frankfurt/Main–Mannheim aus, und wenn nein, warum nicht?
- d) Wurden für den Abschnitt Frankfurt/Main–Mannheim bisher alle Ausschreibungen veröffentlicht, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 11 bis 11d werden gemeinsam beantwortet.

Die Arbeiten liegen im Zeitplan. Vom 1. Januar bis zum 21. Januar 2024 findet als vorbereitende Maßnahme eine erste Vollsperrung der Riedbahn statt. Die eigentliche Generalsanierung der Strecke folgt anschließend wie geplant vom 15. Juli bis zum 14. Dezember 2024.

Einzelzüge, für die im Baukorridor keine Zeitfenster verfügbar sind, werden über die Frankenbahn umgeleitet. Dies betrifft nach Auskunft der DB AG insbesondere ein tägliches touristisches Zugpaar ICE 118/119 und insgesamt zwei weitere Fahrten am Samstag sowie Freitag und Samstag sowie einzelne Leerzüge.

Die DB Netz AG hat ein umfassendes Ersatzverkehrskonzept für die Generalsanierung der Riedbahn erarbeitet. Durch Geschwindigkeitsharmonisierung auf den Umleitungsstrecken konnte die Kapazität so erhöht werden, dass während der Sperrungen rund 75 Prozent der gewohnten Sitzplätze im Fernverkehr an-

geboten werden können. Auch im Nahverkehr besteht eine Vielzahl an Angeboten.

Die Bauleistungen für die Generalsanierung sind seit dem 4. August 2023 vergeben. Die Leistungen wurden in zwei Lose aufgeteilt. Das Los 1 (Nord) umfasst den Streckenabschnitt zwischen Frankfurt und Biblis. Das Los 2 (Süd) deckt den Streckenabschnitt zwischen Biblis und Mannheim ab.

12. Wie ist der aktuelle Planungsstand bei der Generalsanierung des Korridorabschnittes Hamburg – Berlin?
 - a) Sind die Vorbereitungen der Generalsanierung des Korridorabschnittes Hamburg – Berlin im Zeitplan, und wie lautet der weitere Terminplan?
 - b) Wurde die Erarbeitung der Details des Verkehrskonzepts durch die DB Netz AG und die betroffenen EVU und Aufgabenträger mittlerweile abgeschlossen, und wenn ja, welche Details enthält das Verkehrskonzept (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 13 auf Bundestagsdrucksache 20/6922)?
 - c) Reichen die Kapazitäten auf den für Umleitungsverkehre vorgesehenen Strecken für den Abschnitt Hamburg – Berlin aus, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 12 bis 12c werden gemeinsam beantwortet.

Die Planungen für die Generalsanierung des Hochleistungskorridors folgen dem Terminplan. Derzeit werden die Ausschreibungen der Bauleistungen vorbereitet und die Details der Verkehrskonzepte erarbeitet.

Die abschließenden Details des Verkehrskonzepts erarbeitet die DB Netz AG derzeit gemeinsam mit den betroffenen EVU und Aufgabenträgern. Die Erarbeitung ist plangemäß noch nicht abgeschlossen.

13. Wie ist der aktuelle Planungsstand bei der Generalsanierung des Korridorabschnittes Oberhausen – Emmerich?
 - a) Sind die Vorbereitungen der Generalsanierung des Korridorabschnittes Oberhausen – Emmerich im Zeitplan, und wie lautet der weitere Terminplan?
 - b) Wurde die Erarbeitung der Details des Verkehrskonzepts durch die DB Netz AG und die betroffenen EVU und Aufgabenträger abgeschlossen, und wenn ja, welche Details enthält das Verkehrskonzept (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 20/6922)?
 - c) Was versteht die DB Netz AG unter einem „spezifischen Verkehrskonzept“, welches im Regionalverkehr umgesetzt werden soll (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 20/6922)?
 - d) Reichen die Kapazitäten auf den für Umleitungsverkehre vorgesehenen Strecken für den Abschnitt Oberhausen – Emmerich aus, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 13 bis 13d werden gemeinsam beantwortet.

Die Vorbereitungen liegen im Zeitplan. Vom 14. Mai 2024 bis zum 14. Juni 2024 finden die letzten vorbereitenden Baumaßnahmen vor der 80-wöchigen Sperrpause des Ausbauprojektes Emmerich-Oberhausen statt. Die 80-wöchige Sperrpause erfolgt vom 1. November 2024 bis zum 17. Mai 2026. Während

dieser Zeit ist die Strecke überwiegend eingleisig befahrbar, auf einzelnen Abschnitten muss sie jedoch auch zeitweise vollständig gesperrt werden. Im Rahmen dieser Sperrpause erfolgen in Anlehnung an das Bedarfsplanvorhaben „Emmerich – Oberhausen (ABS 46/2) die Arbeiten der Generalsanierung dann zwischen den 15. Februar 2025 und den 13. Dezember 2025 in Form von eingleisigen Sperrungen und Totalsperrungen.

Das Verkehrskonzept wurde rechtzeitig mit den EVU in den entsprechenden Prozessphasen abgestimmt. Während der eingleisigen Sperrung Emmerich-Oberhausen wird der Fernverkehr in beide Richtungen durch Gleiswechselbetrieb möglich sein, Regionalverkehr RE 5 und RE 49 verkehren anstatt bis Wesel nur bis Friedrichsfeld (Niederrhein). Es wird ein Schienenersatzverkehr von Friedrichsfeld (Niederrhein) bis Wesel eingerichtet. Der Güterverkehr wird ebenfalls in beide Richtungen möglich sein.

Während der Totalsperrung Emmerich-Oberhausen wird der Fernverkehr über Venlo umgeleitet (Haltausfälle Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen; Ersatzhalt in Mönchengladbach). Regionalverkehr RE 5, RE 49, RE 19 und RE 44 entfallen und es wird ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Auf der Umleiterstrecke entfällt aus Kapazitätsgründen der RE 13 Venlo – Viersen und wird durch einen Schienenersatzverkehr ersetzt. Der Güterverkehr aus Richtung Süden wird über Venlo, aus Richtung Osten über Bad Bentheim umgeleitet. Die Kapazitäten reichen nach Einschätzung der DB Netz AG mit diesen Maßnahmen aus.

14. Sind die Abschnitte Obertraubling–Passau (geplant für 2026), München–Rosenheim und Rosenheim–Salzburg (geplant für 2027) und den Abschnitt Bremen–Bremerhaven nach Kenntnis der Bundesregierung umfährbar, wenn sie für die geplante Generalsanierung voll gesperrt sind, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wie können Umleitungsstrecken sichergestellt werden?

Bei den genannten Strecken in Bayern handelt es sich um zweigleisige Strecken, welche in einer Vollsperrung saniert werden. Sowohl für den Abschnitt Obertraubling – Passau als auch für die Abschnitte München – Rosenheim und Rosenheim – Salzburg stehen Umleitungsstrecken zur Verfügung, über die Teile des Verkehrs abgewickelt werden können. Die Umleitungsstrecken sind bereits durch den Regelverkehr stark frequentiert und haben Restriktionen in Bezug auf Länge und Last. Die Kapazität zur Aufnahme von Umleiterverkehren ist daher begrenzt. Um die Umleiterverkehre über die betroffenen Strecken zu ermöglichen, werden dort, neben Entlastungsmaßnahmen im Regelverkehr, eine präventive Instandhaltung sowie der Einsatz von zusätzlichen Dieseltriebfahrzeugen zur Umleitung von Zügen auf weiteren Strecken ohne Oberleitung erfolgen.

Bei der Generalsanierung des Korridors Bremen – Bremerhaven erfolgt keine Vollsperrung (Totalsperrung) der Strecke. Stattdessen wird die Generalsanierung der Strecke im Rahmen einer eingleisigen Sperrung realisiert. Somit ist die Anbindung des Hafens durchgehend gewährleistet.

15. Welche Korridorsanierungen plant die DB Netz AG auf den Strecken der Ausbaustrecke (ABS) oder Neubaustrecke (NBS) Hamburg/Bremen–Hannover („Optimiertes Alpha-E plus“)?
 - a) Wie werden diese mit den aktuell laufenden Planungen für eine Aus- oder Neubaustrecke Hamburg/Bremen–Hannover abgestimmt?
 - b) Können diese Korridorsanierungen bei dem Bahnprojekt ABS oder NBS Hamburg/Bremen–Hannover dazu führen, dass die Planungen für das Bahnprojekt zeitlich nach den Korridorsanierungen verschoben werden?
 - c) Sind kapazitätserweiternde Maßnahmen aus dem „Alpha-E“-Konzept auf der Bestandsstrecke geplant, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 15 bis 15c werden gemeinsam beantwortet.

Das BMDV, das Land Niedersachsen und die DB Netz AG führen Gespräche über die nächsten Schritte, um die bestehenden Anforderungen zu erfüllen. Hierzu gehören der erweiterte Umfang der Generalsanierung sowie der Ausbau der Kapazitäten zur Erreichung der Ziele des Deutschlandtakts. Im Zuge dieser Gespräche wird auch der zeitliche Ablauf einvernehmlich festgelegt.

16. Ist bei den verschiedenen Abschnitten der geplanten Generalsanierung eine beschleunigte Umsetzung einer Bedarfsplanmaßnahme zur vorlaufenden Kapazitätserhöhung vorgesehen, und wenn nein, warum nicht?

Wie lautet das Ergebnis der Prüfung für den von der DB AG angemeldeten Mehrbedarf i. H. v. 2,43 Mrd. Euro bis 2027 im Rahmen der Eckwerte im Bundeshaushaltsaufstellungsverfahren (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 15 auf Bundestagsdrucksache 20/6922)?

Die Reihung der Korridore ist auch anhand bestehender Ankermaßnahmen, also bereits eingeplanter Baumaßnahmen, festgelegt worden, darunter auch Bedarfsplanmaßnahmen, für die bereits Sperrpausen eingerichtet waren.

Die Prüfung des von der DB AG angemeldeten Mehrbedarfs i. H. v. 2,43 Mrd. Euro bis 2027 ist noch nicht abgeschlossen.

17. Sind die bislang eingeplanten Mittel in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III (vgl. www.eba.bund.de/download/LuFV_III_Vertrag_und_Anlagen_Web.pdf) sowie bei den Investitionsmitteln des Bundes für die Generalsanierung ausreichend oder benötigt die DB Netz mehr Mittel, und wenn ja, in welcher Höhe?

Im Rahmen der noch in Abstimmung befindlichen Eckwerteanmeldung für das Haushaltsjahr 2024 und die Mittelfristplanung bis 2027 wurden weitere Bundesmittel für Zusatzbedarfe infolge der Generalsanierungen angemeldet. Eine Aussage zur Höhe der Mittel ist aufgrund des laufenden Verfahrens nicht möglich.

18. Warum lehnen die DB Netz AG als Betreiber und der Bund als Infrastrukturverantwortlicher eine Kompensation der Betriebserschwerungskosten ab?

Die Generalsanierungen ab dem Jahr 2025 wurden rechtzeitig kommuniziert und können in der Bestellphase berücksichtigt werden, sodass kein Grund für eine Kompensation besteht.

19. Plant die Bundesregierung bei der Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes eine Förderfähigkeit der Schienenersatzverkehr(SEV)-Zusatzkosten durch den Bund, und wenn nein, warum nicht?
21. Welche Regelung zur Übernahme der Kosten der Schienenersatzverkehrsleistungen während der Generalsanierung wurde zwischen der Bundesregierung, der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiberin, den Aufgabenträgern sowie den EVU gefunden (vgl. www.deutschebahn.com/de/presse/presse-regional/pr-frankfurt-de/presseinformationen-regional/Generalsanierung-150-Busse-fuer-Regionalverkehr-auf-der-Riedbahn-11226654)?

Die Fragen 19 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Förderfähigkeit der Zusatzkosten des Schienenersatzverkehrs ist von der Bundesregierung im Zuge der Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes nicht vorgesehen, da die Finanzierung dieser Kosten wie auch die Organisation und Durchführung des Schienenersatzverkehrs in den Netznutzungsbedingungen Netz (NBN 23) bereits geregelt sind. Unabhängig hiervon laufen im Parlamentarischen Raum noch Verhandlungen und Gespräche im Zusammenhang zu den Mehrkosten des SEV mit dem Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG).

20. Wurde die Vergabe der Ersatzverkehre für die Jahre 2025 ff. im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung bereits angekündigt, und wenn nein, warum nicht?

Die Ankündigung einer europaweiten Ausschreibung zur Vergabe der Ersatzverkehre für die Jahre ab 2025 ist im Herbst 2023 erfolgt.

22. Wie plant die DB Netz AG, mit Konfliktfällen zwischen den Zugangsberechtigten umzugehen, wenn diese um dieselben Trassen konkurrieren werden?

Die Vergabe von Trassen durch die DB Netz AG erfolgt nach einem transparenten Prozess, der von der Bundesnetzagentur überwacht wird. Kommt es zu Konflikten bei der Trassenvergabe, greift ein festgelegtes Verfahren. Die beantragten Trassen werden bewertet. Dabei haben vertaktete und ins Netz eingebundene Verkehre sowie langlaufende und grenzüberschreitende Verbindungen Priorität.

23. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass mehrere erfolgreiche Korridorsanierungen innerhalb eines Jahres (zum Beispiel 2028, 2029 und 2030) verkehrlich, baulogistisch und administrativ machbar sind, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wie soll dies sichergestellt werden?

Bei der Reihung der Generalsanierungen wurde darauf geachtet, dass sich diese nicht gegenseitig verkehrlich beeinflussen. Aus baulogistischer Sicht können durch die angestrebte Totalsperrung Effizienzen in der Bauabwicklung im Vergleich zum bisherigen Baumanagement gesteigert werden. Unterstützt wird dies durch hochverdichtete und kapazitätsschonende Bauverfahren.

24. Wie viele Bahnhöfe und Haltepunkte will die DB Netz AG im Rahmen der Generalsanierung der Hochleistungskorridore bis wann, in welchem Umfang und mit welchem Mitteleinsatz sanieren (bitte nach Bahnhof bzw. Haltepunkt differenziert auführen)?

Derzeit befinden sich die Standards, die Bahnhöfe und Haltepunkte in Bezug auf ihre Attraktivität und Leistungsfähigkeit erfüllen müssen, in Abstimmung. Zum aktuellen Zeitpunkt ist keine differenzierte Auflistung nach Bahnhof, Haltepunkt und erforderlichem Mitteleinsatz möglich.

