

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/11341 –

„Generalsanierung“ der Hochleistungskorridore Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau

Vorbemerkung der Fragesteller

Über 700 Bahnkilometer im Freistaat Bayern sollen durch die Deutsche Bahn AG (DB AG) saniert werden, damit nach 2030 die Züge auf sieben wichtigen Fernverkehrsstrecken in Bayern „nahezu reibungslos“ fahren können (vgl. <https://www.br.de/nachrichten/bayern/totalsanierung-bahn-sperrt-ab-2026-hauptstrecken-in-bayern,U9LzqAC> und <https://www.merkur.de/bayern/bayern-generalueberholung-schienenchaos-bis-2030-will-die-deutsche-bahn-in-92995821.html#:~:text=Ab%202026%20nimmt%20die%20Deutsche,attraktivere%20Bahn%20und%20weniger%20Baustellen>).

Im Rahmen dieser Sanierung stehen planmäßig die Korridore Nürnberg – Regensburg im ersten Halbjahr 2026 und Obertraubling – Passau im zweiten Halbjahr 2026 an. Hierfür werden die Strecken über den gesamten Zeitraum von fünf Monaten vollgesperrt (Nürnberg – Regensburg) bzw. über einen Zeitraum von sechs Monaten abschnittsweise gesperrt (Obertraubling – Passau) (vgl. <https://www.br.de/nachrichten/bayern/totalsanierung-bahn-sperrt-ab-2026-hauptstrecken-in-bayern,U9LzqAC>).

Insbesondere vor dem Hintergrund der Planungen rund um die Sanierung der Riedbahn im zweiten Halbjahr 2024 und den Erkenntnissen aus dem entsprechenden Testlauf im Januar 2024 (vgl. https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Generalprobe-geschafft-DB-sieht-sich-fuer-Riedbahn-Sanierung-gut-vorbereitet-12695184) zeichnet sich nach Ansicht der Fragesteller für die geplante Sanierung der Korridore Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau bereits jetzt ab: Die Sanierungsvorhaben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) und der (DB AG) im Rahmen der von der DB AG als solche bezeichnete „Generalsanierung“ (vgl. <https://www.riedbahn.de/home.html>) werden nach Auffassung der Fragesteller sehr große Auswirkungen auf die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr und im Güterverkehr, auf die Fahrgäste, auf die am Schienenersatzverkehr beteiligten Busunternehmen, auf das Land Bayern mit seinem Aufgabenträger, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), sowie auf die Kommunen entlang der Strecke haben. Darüber hinaus ist nach Ansicht der Fragesteller davon auszugehen, dass die Sanierungskosten deutlich über den zuvor antizipierten Werten des BMDV und der DB AG liegen werden und

dass es zu einer massiven Verlängerung der eingeplanten Sperrzeiten kommen wird.

1. Welche Netzzustandsnote weist die Strecke Nürnberg – Regensburg derzeit (mindestens nach dem Netzzustandsbericht Fahrweg 2023) auf, und wie setzt sich diese zusammen?
2. Welche infrastrukturellen Maßnahmen plant die DB InfraGO AG an der Strecke Nürnberg – Regensburg im Rahmen der „Generalsanierung“?
3. Wie viele Gleiskilometer gibt es auf der Strecke Nürnberg – Regensburg, und wie viele Gleiskilometer werden erneuert, und wenn nicht alle Gleiskilometer erneuert werden, warum nicht?
4. Wie viele Weichen gibt es auf der Strecke Nürnberg – Regensburg, und welche bzw. wie viele dieser Weichen werden erneuert, und wenn nicht alle Weichen erneuert werden, warum nicht?
5. Wie viele Stelleinheiten gibt es auf der Strecke Nürnberg – Regensburg, und welche bzw. wie viele dieser Stelleinheiten werden erneuert, und wenn nicht alle Stelleinheiten erneuert werden, warum nicht?
6. Wie viele Bahnübergänge gibt es auf der Strecke Nürnberg – Regensburg, und welche bzw. wie viele dieser Bahnübergänge werden erneuert, und wenn nicht alle Bahnübergänge erneuert werden, warum nicht?
7. Wie viele Brücken gibt es auf der Strecke Nürnberg – Regensburg, und welche bzw. wie viele dieser Brücken werden erneuert, und wenn nicht alle Brücken erneuert werden, warum nicht?
8. Wie viele Tunnel gibt es auf der Strecke Nürnberg – Regensburg, und welche bzw. wie viele dieser Tunnel werden erneuert, und wenn nicht alle Tunnel erneuert werden, warum nicht?
9. Wie viele Kilometer an Stützwänden gibt es auf der Strecke Nürnberg – Regensburg, und welche bzw. wie viele dieser Kilometer werden erneuert, und wenn nicht alle Kilometer erneuert werden, warum nicht?
10. Wie viele Kilometer Oberleitung gibt es auf der Strecke Nürnberg – Regensburg, und wie viele dieser Kilometer werden erneuert, und wenn nicht alle Kilometer erneuert werden, warum nicht?
11. Welche weiteren Maßnahmen plant die DB InfraGO AG an der Strecke Nürnberg – Regensburg im Rahmen der „Generalsanierung“, um die von der DB AG angestrebte Baufreiheit von zehn Jahren, mindestens jedoch fünf Jahren zu gewährleisten?
12. Wann soll die im Rahmen der „Generalsanierung“ auf der Strecke Nürnberg – Regensburg von der DB AG geplante Ausrüstung mit ETCS (European Train Control System) beginnen, und wann soll diese abgeschlossen sein?
13. Welche Maßnahmen zur Beschleunigung und Kapazitätserweiterungen, insbesondere die für den Deutschlandtakt benötigten Überleitstellen, sind vorgesehen?
14. Sind im Rahmen der Sanierung der Strecke Nürnberg – Regensburg vorbereitende Maßnahmen notwendig, die zeitlich vor dem Zeitraum für die „Generalsanierung“ liegen?

- a) Wenn ja, welche vorbereitenden Maßnahmen sind notwendig?
 - b) Wenn ja, müssen für diese vorbereitende Maßnahmen einzelne Abschnitte der Strecke Nürnberg – Regensburg gesperrt werden, und welche?
 - c) Wenn für die Durchführung der vorbereitenden Maßnahmen einzelne Abschnitte gesperrt werden müssen, gibt es hierfür ein Schienenersatzverkehrskonzept für den Personenverkehr und ein Umleitungsverkehrskonzept für den Güterverkehr seitens der DB AG, und wie konkret ist es ausgestaltet?
 - d) Wenn keine vorbereitenden Maßnahmen notwendig sind, warum nicht?
15. Welche Finanzmittel werden in die Sanierung der Strecke Nürnberg – Regensburg investiert?
 16. Wie hoch ist die Summe der investiven Finanzmittel für die Sanierung der Strecke Nürnberg – Regensburg?
 17. Wie hoch ist die Summe der Finanzmittel für Wartung und Instandhaltung für die Sanierung der Strecke Nürnberg – Regensburg?
 18. Wie ist das Verhältnis von investiven Finanzmitteln und Finanzmitteln, die in Wartung und Instandhaltung gesteckt werden bei der Sanierung der Strecke Nürnberg – Regensburg?
 19. Nach welchen Kriterien erfolgt die seitens der DB InfraGO AG zugesagte Wirtschaftlichkeitsrechnung vor Vergabe der Maßnahmen für die Sanierung der Strecke Nürnberg – Regensburg?
 20. Fließen in diese Wirtschaftlichkeitsrechnung die volkswirtschaftlichen Schäden aus Umleitungsverkehren, Zugausfällen etc. ein, wenn ja, in welcher Form, und wenn nein, warum nicht?
 21. Erfolgt im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsrechnung eine Vergleichsrechnung zu einer konventionellen Streckensanierung mit nur eingleisigen Sperrungen und/oder kürzeren Sperrzyklen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
 22. Auf welche Netzzustandsnote verbessert sich die Strecke Nürnberg – Regensburg durch die Maßnahmen, die während der „Generalsanierung“ des Korridors durchgeführt werden?
 23. Welche Prognoseergebnisse liegen zur Verbesserung der Netzzustandsnote nach der Sanierung der Strecke Nürnberg – Regensburg vor?
 24. Welche Netzzustandsnote weist die Strecke Obertraubling – Passau derzeit (mindestens nach dem Netzzustandsbericht Fahrweg 2023) auf, und wie setzt sich diese zusammen?
 25. Welche infrastrukturellen Maßnahmen plant die DB InfraGO AG auf der Strecke Obertraubling – Passau im Rahmen der „Generalsanierung“?
 26. Wie viele Gleiskilometer gibt es auf der Strecke Obertraubling – Passau, und wie viele Gleiskilometer werden erneuert, und wenn nicht alle Gleiskilometer erneuert werden, warum nicht?
 27. Wie viele Weichen gibt es auf der Strecke Obertraubling – Passau, und welche bzw. wie viele dieser Weichen werden erneuert, und wenn nicht alle Weichen erneuert werden, warum nicht?

28. Wie viele Stelleinheiten gibt es auf der Strecke Obertraubling – Passau, und welche bzw. wie viele dieser Stelleinheiten werden erneuert, und wenn nicht alle Stelleinheiten erneuert werden, warum nicht?
29. Wie viele Bahnübergänge gibt es auf der Strecke Obertraubling – Passau, und welche bzw. wie viele dieser Bahnübergänge werden erneuert, und wenn nicht alle Bahnübergänge erneuert werden, warum nicht?
30. Wie viele Brücken gibt es auf der Strecke Obertraubling – Passau, und welche bzw. wie viele dieser Brücken werden erneuert, und wenn nicht alle Brücken erneuert werden, warum nicht?
31. Wie viele Tunnel gibt es auf der Strecke Obertraubling – Passau, und welche bzw. wie viele dieser Tunnel werden erneuert, und wenn nicht alle Tunnel erneuert werden, warum nicht?
32. Wie viele Kilometer an Stützwänden gibt es auf der Strecke Obertraubling – Passau, und welche bzw. wie viele dieser Kilometer werden erneuert, und wenn nicht alle Kilometer erneuert werden, warum nicht?
33. Wie viele Kilometer Oberleitung gibt es auf der Strecke Obertraubling – Passau, und wie viele dieser Kilometer werden erneuert, und wenn nicht alle Kilometer erneuert werden, warum nicht?
34. Welche weiteren Maßnahmen plant die DB InfraGO AG auf der Strecke Obertraubling – Passau im Rahmen der „Generalsanierung“, um die angestrebte Baufreiheit von zehn Jahren, mindestens jedoch fünf Jahren zu gewährleisten?
35. Wann soll die von der DB AG im Rahmen der „Generalsanierung“ auf der Strecke Obertraubling – Passau eingeplante Ausrüstung mit ETCS beginnen, und wann soll diese abgeschlossen sein?
36. Welche Maßnahmen zur Beschleunigung und Kapazitätserweiterungen, insbesondere Überleitstellen, sind durch die DB AG vorgesehen?
37. Sind im Rahmen der Sanierung der Strecke Obertraubling – Passau vorbereitende Maßnahmen notwendig, die zeitlich vor dem Zeitraum für die „Generalsanierung“ liegen?
 - a) Wenn ja, welche vorbereitenden Maßnahmen sind notwendig?
 - b) Wenn ja, müssen für diese vorbereitende Maßnahmen einzelne Abschnitte der Strecke Nürnberg – Regensburg gesperrt werden, und welche?
 - c) Wenn für die Durchführung der vorbereitenden Maßnahmen einzelne Abschnitte gesperrt werden müssen, gibt es hierfür ein Schienenersatzverkehrskonzept für den Personenverkehr und ein Umleitungsverkehrskonzept für den Güterverkehr seitens der DB AG, und wie konkret ist es ausgestaltet?
 - d) Wenn keine vorbereitenden Maßnahmen notwendig sind, warum nicht?
38. Welche Finanzmittel werden in die Sanierung der Strecke Obertraubling – Passau investiert?
39. Wie hoch ist die Summe der investiven Finanzmittel für die Sanierung der Strecke Obertraubling – Passau?
40. Wie hoch ist die Summe der Finanzmittel für Wartung und Instandhaltung im Rahmen der Sanierung der Strecke Obertraubling – Passau?

41. Wie ist das Verhältnis von investiven Finanzmitteln und Finanzmitteln, die in Wartung und Instandhaltung im Rahmen der Sanierung der Strecke Obertraubling – Passau gesteckt werden?
42. Nach welchen Kriterien erfolgt die seitens der DB InfraGO AG zugesagte Wirtschaftlichkeitsrechnung vor Vergabe der Maßnahmen für die Sanierung der Strecke Obertraubling – Passau?
43. Fließen in diese Wirtschaftlichkeitsrechnung für die Sanierung der Strecke Obertraubling – Passau die volkswirtschaftlichen Schäden aus Umleitungsverkehren, Zugausfällen etc. ein, wenn ja, in welcher Form, und wenn nein, warum nicht?
44. Erfolgt im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsrechnung eine Vergleichsrechnung zu einer konventionellen Streckensanierung mit nur eingleisigen Sperrungen und/oder kürzeren Sperrzyklen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
45. Auf welche Netzzustandsnote verbessert sich die Strecke Obertraubling – Passau durch die Maßnahmen, die während der „Generalsanierung“ des Korridors durchgeführt werden?
Welche Prognoseergebnisse liegen hierzu vor?
46. Wie sieht der konkrete Zeitplan des BMDV und der DB InfraGO AG für die Sanierung der Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau aus?
47. Welche Schritte wurden im Rahmen der Bauablaufplanung und Logistik auf den Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau bereits unternommen?
48. Welche nächsten Schritte stehen im Rahmen der Bauablaufplanung und Logistik auf den Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau an?
49. Ist bereits jetzt ein zeitlicher Verzug bei der Bauablaufplanung und Logistik bei der Sanierung der Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau festzustellen, und wenn ja, wie sieht dieser aus?
50. Rechnet die Bundesregierung mit einer Bauzeitverlängerung und somit mit einer zusätzlichen Sperrzeit auf den Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau, wenn ja, von welcher Bauzeitverlängerung geht die Bundesregierung aus, und wenn nein, warum nicht?
51. Welche Umleitungsstrecken sind von DB InfraGO AG während der Sanierung der Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau für den Güterverkehr eingeplant?
52. In wie vielen Phasen sollen die Umleitungen erfolgen?
53. Wie und bis wann werden die Umleitungsstrecken für den Güterverkehr ertüchtigt, um den Verkehr während der „Generalsanierung“ aufnehmen zu können?
54. Mit wie vielen zusätzlichen Streckenkilometern müssen die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen in der jeweiligen Phase rechnen?
55. Mit wie viel Zeitverlust müssen die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen in der jeweiligen Phase rechnen?

56. Sind die Umleitungsstrecken ausreichend qualifiziert bzw. ertüchtigt, so dass die Güterverkehrsunternehmen diese ohne Einschränkungen nutzen können, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
57. Mit welchen zusätzlichen Energiekosten müssen die Güterverkehrsunternehmen durch die Nutzung der Umleitungsstrecken rechnen, und werden seitens der Bundesregierung diese zusätzlichen Kosten kompensiert?
58. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Vorschlag des Verbandes „Die Güterbahnen/Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V.“, während der Sanierungsarbeiten eine durchgängige Nutzbarkeit der zweigleisigen Hauptumleitungsstrecke über München – Rosenheim – Salzburg nach Wels in Österreich zu ermöglichen (vgl. <https://die-gueterbahnen.com/news/schienennetzsanierung-droht-zum-problemherd-zu-werden.html>)?
59. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Vorschlag des Verbandes „Die Güterbahnen/Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V.“, dass der Korridor OBE-PAS jederzeit eingleisig befahrbar sein muss oder ein weiterer Umleitungsweg über das sächsische Bad Schandau durchgängig zweigleisig befahrbar sein muss (vgl. <https://die-gueterbahnen.com/news/schienennetzsanierung-droht-zum-problemherd-zu-werden.html>)?
60. Welche Umleitungsstrecken sind von DB InfraGO AG während der Sanierung der Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau für den Personenverkehr eingeplant?
61. In wie vielen Phasen sollen die Umleitungen erfolgen?
62. Wie und bis wann werden die Umleitungsstrecken für den Personenverkehr ertüchtigt, um den Verkehr während der „Generalsanierung“ aufnehmen zu können?
63. Inwieweit wird der Bahnhof in Schwandorf die Umleitungsstrecken genutzt, und wenn ja, mit welcher Frequenz ist zu rechnen?
64. Mit wie vielen zusätzlichen Streckenkilometern müssen die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Nutzer in der jeweiligen Phase rechnen?
65. Mit wie viel Zeitverlust müssen die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Nutzer in der jeweiligen Phase rechnen?
66. Liegt der Bundesregierung eine transparente Kapazitätsanalyse der Umleitungsstrecken und dem von diesem aufzunehmenden Verkehr vor, wenn ja, ist die Veröffentlichung geplant, und wenn nein, warum nicht?
67. Mit welchen Konsequenzen für den Güter- und Personenverkehr rechnet die Bundesregierung im Zuge der Sanierung der Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau für den Schienenpersonennahverkehr auf den Umleitungsstrecken?
68. Rechnet die Bundesregierung mit einer Reduzierung des Schienenpersonennahverkehrs, und wie wird diese Reduzierung aussehen?
69. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um einer Reduzierung des Schienenpersonennahverkehrs vorzubeugen?

70. Mit welchen Konsequenzen für den Schienenpersonennahverkehr rechnet die Bundesregierung im Zuge der in den Folgejahren geplanten „Generalsanierungen“ auf weiteren Strecken, bei denen die Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau Umleitungsstrecke werden sollen?
71. Inwiefern hat die Bundesregierung die Korridorsanierungen auf den Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau mit den in diesen Zeitraum fallenden Straßenbaumaßnahmen koordiniert?
 - a) Haben zu diesem Thema Gespräche mit der Autobahn GmbH des Bundes stattgefunden, wenn ja, wann, und mit welchem Ergebnis, und wenn nein, warum nicht?
 - b) Haben zu diesem Thema Gespräche mit den betroffenen Straßenbauämtern stattgefunden, wenn ja, wann, und mit welchem Ergebnis, und wenn nein, warum nicht?
72. Inwiefern wurde berücksichtigt, dass durch die Sanierung der Korridore ein erhöhter Bedarf an Abstellgleisen für Züge, die aufgrund der Baustellensituation nicht abgefertigt werden oder fahren können, sowie Abstellflächen für Baumaterialien und Baumaschinen entlang der Schienenwege und in und um die Terminals bzw. Bahnhöfe entsteht?
73. Welche Konzepte sind vorgesehen, um in stark von Flächen- und Trassenkonkurrenzen geprägten Ballungszentren ausreichend Flächen und Gleise vorzuhalten, ohne den Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr zusätzlich zu belasten?
74. Inwieweit und zu welchem Zeitpunkt sind die Unternehmen der produzierenden und verladenden Wirtschaft entlang der Strecke, welche auf die Transportkapazitäten der Schiene zur Sicherung der Versorgung ihrer Standorte angewiesen sind (Gleisanschließer), in die geplanten Maßnahmen eingebunden?
75. Wie sind die Gleisanschließer in den Prozess kommunikativ eingebunden, und wann werden sie über Art und Umfang von Sperrungen informiert?
76. Wie ist sichergestellt, dass wichtige Produktionsstandorte weiterhin versorgt können?
77. Welche Maßnahmen entlang der Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau sind bezüglich der Standorte der Automobilindustrie vorgesehen, die für den Export ihrer Produkte auf einen unterbrechungsfreien Zugang zum Seehafenhinterland angewiesen sind?
78. Ist nach Ansicht der Bundesregierung davon auszugehen, dass für die bundesweit nahezu zeitgleiche Sanierung der Korridore ausreichend Ressourcen bei der Bauindustrie vorhanden sind (vgl. https://www.deutschebahn.com/resource/blob/11344496/93ac55503a77067bf9ab24b26f051612/20230915_Faktenblatt_Bund-und-DB-legen-Streckenabschnitte-fuer-Generalsanierung-fest-data.pdf)?
79. Stehen für die Sanierung der Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau ausreichend Ressourcen bei der Bauindustrie zur Verfügung?

80. Welche Bauunternehmen werden auf den Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau eingesetzt, und seit wann stehen die Bundesregierung und die DB AG mit den entsprechenden Bauunternehmen für die Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau im Austausch?
81. Von welchem Bedarf an Bussen und Busfahrern geht die DB AG während der Korridorsanierungen im Allgemeinen und im Speziellen auf den Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau aus?
82. Wie plant die DB AG den Bedarf an Bussen und Busfahrern auf den Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau zu decken?
83. Inwiefern hat die DB AG sichergestellt, dass die auf den Umleitungsstrecken eingesetzten Busfahrer die für einen transnationalen Einsatz notwendigen Sprachkenntnisse vorweisen können?
84. Welches Ausschreibungskonzept nutzt die DB AG für die Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau?
85. Wurden Leistungen bereits zur Vergabe ausgeschrieben, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
86. Von welchen Sanierungskosten geht die Bundesregierung auf den Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau aus?
87. Sind die Kosten vollständig mit Finanzmitteln hinterlegt, sodass die Finanzierung für die Sanierungsarbeiten trotz Kürzung des bundesweiten Fördervolumens von 40 Mrd. Euro auf 27 Mrd. Euro gesichert ist, und sind in diesen Kosten etwaige Baupreissteigerungen einkalkuliert?
88. Wer übernimmt die Kosten für den Schienenersatzverkehr, der während der Vollsperrungen im Rahmen der Generalsanierung auf den Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau notwendig ist?
89. Wie beabsichtigt der Bundesregierung sich an den Kosten für den aufgrund der von DB AG veranlassten Vollsperrungen im Rahmen der Sanierung der Hochleistungskorridore notwendigen Schienenersatzverkehr unter Berücksichtigung des Verursacherprinzips zu beteiligen?
90. Welche Vorkehrungen trifft die Bundesregierung für den Fall, dass Unternehmen aufgrund der nicht vorhersehbaren langfristigen Sperrung mit Schienenersatzverkehr in wirtschaftliche Notlage geraten, z. B. aufgrund fehlenden Kostenausgleichs oder Verlusts ihrer Fachkräfte während der Bauphase?
91. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Ausfallkilometer der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die durch die entstehen, zu kompensieren, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
92. Gibt es seitens der Bundesregierung Planungen, die Personal- und Qualifikationserhaltungskosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die während der durch die Sperrungen erzwungenen Betriebsruhe entstehen, zu kompensieren?
93. Werden Mehrkosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen durch Strafzahlungen, die von ausländischen Infrastrukturbetreibern für das verspätete Eintreffen im ausländischen Netz aufgrund der Sperrungen und Umleitungen im deutschen Netz sowie in ausländischen Terminals und Bahnhöfen erhoben werden, berücksichtigt?

94. Wird die Bundesregierung die Länder und Kommunen finanziell unterstützen, um die nicht kompensierten Fahrgeldeinnahmeausfälle, die bei den Ländern und Kommunen aufgrund der Sanierung des Hochleistungskorridors Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau entstehen, auszugleichen?
95. Wie wird die Bundesregierung angesichts der Sanierung der Hochleistungskorridore bis 2030 und der dafür eingeplanten Finanzmittel das sanierungsbedürftige Nebennetz der Eisenbahnen des Bundes berücksichtigen und dem Investitionsbedarf im gesamten Netz nachkommen?
96. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Unterrichtung des Bundesrats zur Anrufung des Vermittlungsausschusses zum Vierten Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und hier insbesondere zu Punkt d) die Gewährleistung einer Leistungssteigerung im gesamten Netz (vgl. Bundestagsdrucksache 20/10846)?
97. Werden durch die DB AG wegen des für die Sanierung der Hochleistungskorridore eingesetzten Materials andere Infrastrukturprojekte eingeschränkt oder gar nicht weiterverfolgt, wenn ja, welche Infrastrukturprojekte, und wenn nein, warum nicht?
98. Gerät durch das für die Sanierung der Hochleistungskorridore eingesetzte Personal der DB AG die erforderliche Wartung und Sanierung an anderen Gleisen, Weichen, Bahnsteigen und Bahnhöfen ins Hintertreffen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 1 bis 98 werden gemeinsam beantwortet.

Die Ermittlung der für die Antworten auf die Fragen notwendigen Informationen war innerhalb der im Rahmen des parlamentarischen Frageswesens zur Verfügung stehenden Zeitspanne, auch mit Blick auf eine Fristeinrede der fragestellenden Fraktion, nicht möglich.

Die Fragesteller erbitten in der Kleinen Anfrage mit 98 Einzelfragen umfangreiche Auskünfte über die Hochleistungskorridorsanierungen der Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau. Die Bundesregierung ist gehalten, alle mit zumutbarem Aufwand beschaffbaren Informationsquellen auszuschöpfen. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) kommt auch im vorliegenden Fall dieser Pflicht nach und bindet die Deutsche Bahn AG im Rahmen der Beantwortung ein. Da dieser Prozess noch nicht abgeschlossen ist, wird das BMDV die Antworten zu den Fragen 1 bis 98 nachreichen.

