

Ergänzende Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksachen 20/11341, 20/11776 –

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

1. Welche Netzzustandsnote weist die Strecke Nürnberg – Regensburg derzeit (mindestens nach dem Netzzustandsbericht Fahrweg 2023) auf, und wie setzt sich diese zusammen?
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?

Die Fragen 1, 22 und 23 werden gemeinsam beantwortet.

Bei der Netzzustandsnote handelt es sich um eine interne Kennzahl der DB InfraGO AG, deren Herleitung und Systematik das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) bislang nicht validieren kann und die daher für die Bewertung des Netzzustandes durch das BMDV keine Anwendung findet.

Nach Auskunft der DB InfraGO AG soll der Netzzustandsbericht dazu dienen, den Infrastrukturzustand mittels einer leicht verständlichen Notenlogik darzustellen. Der Netzzustandsbericht ist kein im Auftrag des BMDV erstelltes Berichtsdokument und auch nicht vom BMDV akkreditiert.

Dies vorausgeschickt weist die Strecke nach Angaben der DB InfraGO AG mit Datenstand 2022 eine Netzzustandsnote von 3,2 auf. Diese setzt sich aus den Teilnoten für Gleise (3,7), Weichen (2,9), Oberleitungen (3,4) sowie Leit- und Sicherungstechnik (3,3) zusammen. Nach Auskunft der DB InfraGO AG wird sich die Netzzustandsnote in Bezug auf den Abschnitt Nürnberg-Regensburg nach Abschluss der Generalsanierung gesamthaft auf 2,4 verbessern.

2. Welche infrastrukturellen Maßnahmen plant die DB InfraGO AG an der Strecke Nürnberg – Regensburg im Rahmen der „Generalsanierung“?
25. Welche infrastrukturellen Maßnahmen plant die DB InfraGO AG auf der Strecke Obertraubling – Passau im Rahmen der „Generalsanierung“?

Die Fragen 2 und 25 werden gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Generalsanierung plant die DB InfraGO AG das Vorziehen und Bündeln von Ersatzinvestitionen. Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und der Resilienz sollen ergänzend auch zusätzliche Anlagen, wie zum Beispiel Überleitstellen, errichtet und Bahnhöfe zu kapazitätsstarken und attraktiven zukunftsfähigen Bahnhöfen aufgewertet werden.

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?

Die Fragen 3 bis 11 werden gemeinsam beantwortet.

- Auf der Strecke Nürnberg – Regensburg sind weder Bahnübergänge noch Tunnel vorhanden.
- Die Strecke Nürnberg – Regensburg ist insgesamt 88 Streckenkilometer lang. Nach aktuellem Planungsstand werden hiervon etwa 80 Gleiskilometer erneuert.

- Auf der Strecke Nürnberg – Regensburg gibt es 120 Weichen im Bestand. Davon werden nach aktuellem Planungsstand 38 Weichen erneuert.
- Auf der Strecke Nürnberg – Regensburg gibt es 516 Stelleinheiten. Von diesen werden nach aktuellem Planungsstand 124 Stelleinheiten erneuert. Zusätzlich werden die elektronischen Stellwerke auf den aktuellen Stand der Technik gebracht, um die Strecke für European Train Control Systems (ETCS) vorzubereiten.
- Auf der Strecke Nürnberg – Regensburg gibt es 83 Brücken. Hiervon wird nach aktuellem Planungsstand eine Brücke bei Burgthann erneuert.
- Auf der Strecke Nürnberg – Regensburg gibt es 11 826 Meter Stützwände im Bestand. Hiervon werden nach aktuellem Planungsstand ca. 305 Meter Stützbauwerke erneuert.
- Auf der Strecke Nürnberg–Regensburg sind ca. 200 Kilometer Oberleitung verbaut. Hiervon werden nach aktuellem Planungsstand ca. 60 Kilometer Oberleitung erneuert.

Alle vorgenannten Erneuerungen erfolgen aufgrund von Sanierungsbedürftigkeit. Ergänzend zu den zuvor genannten Ersatzinvestitionen werden u. a. Maßnahmen an den Verkehrsstationen durchgeführt, die ebenfalls zu einer mehrjährigen Baufreiheit beitragen sollen.

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?
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?

Die Fragen 12 und 35 werden gemeinsam beantwortet.

Im Zuge der Generalsanierung des Korridors Nürnberg – Regensburg plant die DB InfraGO AG die Umsetzung von vorbereitenden Maßnahmen für die ETCS-Implementierung. Die eigentliche Ausrüstung mit ETCS soll in verkehrsschwachen Zeiten bzw. im Rahmen von für die Instandhaltung bereits vorgesehenen Zeiträumen bis zum Jahr 2030 durchgeführt werden.

13. Welche Maßnahmen zur Beschleunigung und Kapazitätserweiterungen, insbesondere die für den Deutschlandtakt benötigten Überleitstellen, sind vorgesehen?

Insgesamt sollen Überleitstellen und Weichenverbindungen auf der Strecke ergänzt und zusätzlich teilweise die Blockabstände verdichtet werden.

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 Umleitungskonzept für den Güterverkehr seitens der DB AG, und wie konkret ist es ausgestaltet?
 - d) Wenn keine vorbereitenden Maßnahmen notwendig sind, warum nicht?
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 Umleitungskonzept für den Güterverkehr seitens der DB AG, und wie konkret ist es ausgestaltet?
 - d) Wenn keine vorbereitenden Maßnahmen notwendig sind, warum nicht?

Die Fragen 14 bis 14d und 37 bis 37d werden gemeinsam beantwortet.

Derzeit wird die Bauablaufplanung durch die DB InfraGO AG detailliert. Sperrpausen vor dem Zeitraum der Generalsanierung können wegen des schwierigen Geländes nicht ausgeschlossen werden. Vorbereitende Maßnahmen sind zum Beispiel Vermessungsleistungen, Baugrunduntersuchungen, Kampfmittelsondierungen sowie die Erstellung einer möglichen Hilfsbrücke bei Burghann. Sofern für die vorbereitenden Maßnahmen Ersatzverkehrskonzepte notwendig werden, so liegen diese in der Verantwortung der vertraglich gebundenen Verkehrsunternehmen sowie der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

- 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?
- 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?

Die Fragen 15 bis 18 und 38 bis 41 werden gemeinsam beantwortet.

Die Finanzbedarfe befinden sich aktuell in der Ermittlung, weshalb noch keine detaillierten Aussagen möglich sind.

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?
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?

Die Fragen 19 bis 21 und 42 bis 44 werden gemeinsam beantwortet.

Die DB InfraGO AG hat noch nicht mit der Erstellung einer Wirtschaftlichkeitsrechnung begonnen. Die Kriterien werden sich jedoch an den bereits durchgeführten Wirtschaftlichkeitsrechnungen orientieren. Es werden also volkswirtschaftliche Kosten und Nutzen sowie eine Vergleichsrechnung zu einer konventionellen Streckensanierung mit nur eingleisigen Sperrungen und/oder kürzeren Sperrzyklen analog zum Vorgehen für den Nachweis zur Generalsanierung des Hochleistungskorridors Frankfurt – Mannheim berücksichtigt.

24. Welche Netzzustandsnote weist die Strecke Obertraubling – Passau derzeit (mindestens nach dem Netzzustandsbericht Fahrweg 2023) auf, und wie setzt sich diese zusammen?
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?

Die Fragen 24 und 45 werden gemeinsam beantwortet.

Bei der Netzzustandsnote handelt es sich um eine interne Kennzahl der DB InfraGO AG, deren Herleitung und Systematik das Bundesministerium für Di-

giales und Verkehr (BMDV) bislang nicht validieren kann und die daher für die Bewertung des Netzzustandes durch das BMDV keine Anwendung findet. Nach Auskunft der DB InfraGO AG soll der Netzzustandsbericht dazu dienen, den Infrastrukturzustand mittels einer leicht verständlichen Notenlogik darzustellen. Der Netzzustandsbericht ist kein im Auftrag des BMDV erstelltes Berichtsdokument und auch nicht vom BMDV akkreditiert.

Dies vorausgeschickt weist die Strecke nach Angaben der DB InfraGO AG mit Datenstand 2022 eine Netzzustandsnote von 3,3 auf. Diese setzt sich aus den Teilnoten für Gleise (3,6), Weichen (3,0), Oberleitungen (3,0) sowie Leit- und Sicherungstechnik (3,7) zusammen. Nach Auskunft der DB InfraGO AG soll sich die Netzzustandsnote in Bezug auf den Abschnitt Obertraubling – Passau nach Abschluss der Generalsanierung gesamthaft auf 2,4 verbessern.

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?

Die Fragen 26 bis 34 werden gemeinsam beantwortet.

- Auf der Strecke Obertraubling – Passau sind keine Tunnel vorhanden.
- Die Strecke Obertraubling – Passau Nürnberg – Regensburg ist insgesamt 109 Streckenkilometern lang. Nach aktuellem Planungsstand werden hiervon etwa 115 Gleiskilometer erneuert.

- Auf der Strecke Obertraubling – Passau gibt es 316 Weichen, wovon 116 im Bauabschnitt liegen. Davon sollen nach aktuellem Planungsstand 38 Weichen erneuert werden.
- Auf der Strecke Obertraubling – Passau gibt es 927 Stelleinheiten. Von diesen werden nach aktuellem Planungsstand 462 Stelleinheiten erneuert bzw. im Rahmen der ESTW Sandbach, Vilshofen, Radldorf, Sünching und Straubing neu gebaut.
- Auf der Strecke Obertraubling – Passau gibt es einen höhengleichen Bahnübergang (Mangolding). Dieser wird nach aktuellem Planungsstand im Rahmen der Generalsanierung nicht erneuert, da zuvor eine Umfahrung durch das Straßenbauamt zu realisieren ist.
- Auf der Strecke Obertraubling – Passau gibt es 100 Brücken im Bestand, wovon 99 Brücken im Bauabschnitt liegen. Nach aktuellem Planungsstand werden im Rahmen der Generalsanierung die Brücken EÜ Vislshofen Kreppe erneuert und die EÜ Straubing neu gebaut
- Auf der Strecke Obertraubling – Passau gibt es 8 754 Meter Stützwände im Bestand, wovon 6 285 Meter im betreffenden Bauabschnitt liegen. Im Rahmen der Generalsanierung werden nach aktuellem Planungsstand keine Stützwände erneuert.
- Auf der Strecke Obertraubling – Passau gibt es auf einer Strecke von über 100 Kilometern Oberleitung. Im Rahmen der Generalsanierung werden nach aktuellem Planungsstand ca. 50 Kilometer Oberleitung erneuert.

Alle vorgenannten Erneuerungen erfolgen auf Grund von Sanierungsbedürftigkeit. Soweit keine Erneuerungen erfolgen, liegt keine Sanierungsbedürftigkeit vor. Ergänzend zu den zuvor genannten Ersatzinvestitionen werden u. a. Maßnahmen an den Verkehrsstationen durchgeführt, die ebenfalls zu einer mehrjährigen Baufreiheit beitragen sollen.

- 36. Welche Maßnahmen zur Beschleunigung und Kapazitätserweiterungen, insbesondere Überleitstellen, sind durch die DB AG vorgesehen?
- 46. Wie sieht der konkrete Zeitplan des BMDV und der DB InfraGO AG für die Sanierung der Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau aus?
- 61. In wie vielen Phasen sollen die Umleitungen erfolgen?

Die Fragen 46 und 61 werden gemeinsam beantwortet.

Die Strecke Nürnberg – Regensburg soll im Zeitraum vom 6. Februar bis zum 10. Juli 2026 voll gesperrt werden.

Die Strecke Obertraubling – Passau soll in den Zeiträumen vom 14. Juni bis 10. Juli 2026 und 21. September bis 11. Dezember 2026 voll gesperrt und im Zeitraum vom 11. Juli bis zum 20. September 2026 eingleisig gesperrt werden.

- 47. Welche Schritte wurden im Rahmen der Bauablaufplanung und Logistik auf den Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau bereits unternommen?

Für beide Generalsanierungen erfolgt derzeit die Detaillierung des Bauablaufplans unter Berücksichtigung aller Gewerke. Zudem erfolgen laufende Abstimmungen mit Gleisanschließern.

48. Welche nächsten Schritte stehen im Rahmen der Bauablaufplanung und Logistik auf den Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau an?

Für den Hochleistungskorridor Nürnberg – Regensburg stehen abschließende Festlegungen mit den Anschließern an, während für den Korridor Obertraubling – Passau der Abschluss der Bauablaufplanung als Machbarkeitsstudie zur Ausschreibung der Bauleistungen bevorsteht.

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?

Die Fragen 49 und 50 werden gemeinsam beantwortet.

Nein. Die Vorhaben werden detailliert und planvoll entsprechend dem zur Verfügung stehenden Sperrzeitraum vorbereitet.

51. Welche Umleitungsstrecken sind von DB InfraGO AG während der Sanierung der Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau für den Güterverkehr eingeplant?

Die Verkehrskonzepte befinden sich gerade in Abstimmung. In den verschiedenen Phasen der Generalsanierung unterscheiden sich die Umleitungswege: Für den Güterverkehr sind folgende Umleitungsstrecken vorgesehen: München – Rosenheim – Salzburg, München – Landshut – Plattling, München – Mühldorf – Simbach, Nürnberg – Schwandorf – Regensburg, Nürnberg – Weiden – Cheb, Nürnberg – Ingolstadt – Regensburg sowie weiträumige Umleitwege über Horka.

52. In wie vielen Phasen sollen die Umleitungen erfolgen?

Das neue Verkehrskonzept sieht für den Korridor Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau insgesamt vier Phasen mit unterschiedlichen Sperrzuständen und Umleitungswegen vor.

53. Wie und bis wann werden die Umleitungsstrecken für den Güterverkehr ertüchtigt, um den Verkehr während der „Generalsanierung“ aufnehmen zu können?
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?
62. Wie und bis wann werden die Umleitungsstrecken für den Personenverkehr ertüchtigt, um den Verkehr während der „Generalsanierung“ aufnehmen zu können?

Die Fragen 53, 56 und 62 werden gemeinsam beantwortet.

Die DB InfraGO AG arbeitet daran, die Umleitungsstrecken frühzeitig und ausreichend für zusätzliche Verkehre vorzubereiten.

Die Vorbereitung der Umleitungsstrecken ist für 2024 und 2025 vorgesehen. Hier sieht die DB InfraGO AG neben verschiedenen investiven Maßnahmen wie beispielsweise Weichen- und Gleiserneuerungen auch umfangreiche Instandhaltungsarbeiten vor.

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?

Die Fragen 54 und 55 werden gemeinsam beantwortet.

Eine abschließende Angabe ist noch nicht möglich, solange sich die Verkehrskonzepte noch in Abstimmung befinden.

57. Mit welchen zusätzlichen Energiekosten müssen die Güterverkehrsunternehmen durch die Nutzung der Umleitungsstrecken rechnen, und werden seitens der Bundesregierung diese zusätzlichen Kosten kompensiert?

Zu den zusätzlichen Energiekosten sind der DB InfraGO AG aktuell noch keine Angaben möglich. Eine Finanzierung zusätzlicher Kosten für Umleiterverkehre ist durch den Bund nicht vorgesehen.

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>)?

Die Fragen 58 und 59 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB InfraGO AG sieht das den betreffenden Unternehmen und Verbänden am 23. April 2024 in Nürnberg vorgestellte Verkehrskonzept die vom Verband „Die Güterbahnen/Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V.“ vorgeschlagene Nutzung vor.

60. Welche Umleitungsstrecken sind von DB InfraGO AG während der Sanierung der Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau für den Personenverkehr eingeplant?

Grundsätzlich wird der SPNV durch einen Schienenersatzverkehr ersetzt und der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) umgeleitet. Die Verkehrskonzepte hierzu befinden sich derzeit in Abstimmung.

63. Inwieweit wird der Bahnhof in Schwandorf die Umleitungsstrecken genutzt, und wenn ja, mit welcher Frequenz ist zu rechnen?

Der Bahnhof Schwandorf liegt auf dem Umleitungsweg Nürnberg – Amberg – Schwandorf – Regensburg und wird genutzt. Die Frequenz schwankt im Tagesverlauf und ist abhängig von den sonstigen Verkehren auf dieser Strecke.

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?

Die Fragen 64 und 65 werden gemeinsam beantwortet.

Eine abschließende Angabe ist noch nicht möglich, solange sich die Verkehrskonzepte noch in Abstimmung befinden.

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?

Eine gesonderte Kapazitätsanalyse der Umleitungsstrecken und dem von diesen aufzunehmenden Verkehr wird aktuell nicht gefordert, da die Umleiterkonzepte für Schienengüterverkehr und SPFV im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsnachweise je Generalsanierung geprüft werden.

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?

Zu dieser Frage kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden, da die DB InfraGO AG aktuell mit den betroffenen Unternehmen die Umleiterkonzepte erarbeitet.

68. Rechnet die Bundesregierung mit einer Reduzierung des Schienenpersonennahverkehrs, und wie wird diese Reduzierung aussehen?

Auf den Streckenabschnitten Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau wird während der Vollsperrungen der gesamte SPNV entfallen. Zu den Auswirkungen während der geplanten eingleisigen Sperrung des Abschnittes Obertraubling – Passau und den Umleiterstrecken kann noch keine Aussage getroffen werden, da die Verkehrskonzepte noch in Erarbeitung sind.

69. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um einer Reduzierung des Schienenpersonennahverkehrs vorzubeugen?

Die Erarbeitung und Abstimmung von Ersatzverkehrskonzepten während der Generalsanierungen obliegt den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den zuständigen Aufgabenträgern in Abstimmung mit der DB InfraGO AG.

Mit der vom Bundesrat am 14. Juni 2024 verabschiedeten Novelle zum Bundes-schienenwegeausbaugesetz (BSWAG) erklärt sich der Bund u. a. dazu bereit, die Kosten für einen hochwertigen straßengebundenen Ersatzverkehr oder vergleichbaren schienengebundenen Ersatzverkehr bei Generalsanierungen in Höhe von 40 Prozent der entstehenden Gesamtkosten zu übernehmen.

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?

Da für die zukünftigen Generalsanierungen noch keine Verkehrskonzepte vorliegen, kann hierzu noch keine Aussage getroffen werden.

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?

Die Fragen 71 bis 71b werden gemeinsam beantwortet.

Die Koordination mit Straßenbaumaßnahmen übernimmt die DB InfraGO AG in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Straßenbauverwaltungen. Die jeweils zuständigen Abteilungen im BMDV haben ebenfalls Kenntnis über die geplanten Maßnahmen.

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?

Für eine Bewertung der Bedarfe ist ein Bauablaufkonzept sowie ein erstes Logistikkonzept erforderlich, auf dessen Basis die weiteren Prüfungen stattfinden können. Beides befindet sich derzeit durch die DB InfraGO AG in Erarbeitung.

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?

Sowohl die Konzepte für die Umleitung des Güterverkehrs, Bedienung der betroffenen Gleisanschließer als auch für die Baulogistik werden derzeit erarbeitet. Grundsätzlich soll der Güterverkehr über die in den vorgenannten Antworten benannten Strecken umgeleitet werden, die Bedienung der Gleisanschließer – sofern es keine Alternativen gibt – in zeitlich definierten Abschnitten durch das Baufeld bedient und sowohl die Behandlung als auch die Abstellung der Züge mit dem notwendigen Flächen- und Gleisbedarf für die Baulogistik abgestimmt werden. Für Letztgenanntes kommen Bahnhöfe innerhalb des Baufeldes, umliegende Bahnanlagen sowie auch Gleisanlagen bei Gleisanschließern in Frage.

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?

Die Fragen 74 und 75 werden gemeinsam beantwortet.

Die Gleisanschließer wurden im Januar 2024 im Rahmen einer Informationsveranstaltung über die Baumaßnahmen informiert. Zuvor erfolgte eine schriftliche Information. Weitere Abstimmungstermine sind aktuell durch die DB InfraGO AG in Vorbereitung, um die konkreten Bedarfe und Lösungen einer Bedienung abzustimmen.

Mit den Gleisanschließern im Bahnhof Neumarkt laufen bereits bilaterale Abstimmungen. Für die unmittelbar und mittelbar betroffenen Gleisanschließer im Bereich der Strecke Obertraubling – Passau sind die bilateralen Abstimmungen derzeit in Vorbereitung und sollen im Juni 2024 beginnen.

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?

Die Fragen 76 und 77 werden gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Baumaßnahmen stehen eingeschränkte Kapazitäten für die Versorgung der Produktionsstandorte zur Verfügung. In bilateralen Gesprächen mit den Gleisanschließern sollen entsprechende Konzepte erarbeitet werden.

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)?

Die DB InfraGO AG steht im stetigen Austausch mit der Bauindustrie. Eine Einbindung zur Generalsanierung fand beispielsweise über die Zukunftsinitiative Bau am 23. Mai 2023 und zum Schienengipfel am 15. September 2023 statt. Im Juni 2024 findet ergänzend ein Workshop mit der Bauindustrie statt.

79. Stehen für die Sanierung der Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau ausreichend Ressourcen bei der Bauindustrie zur Verfügung?

Es finden regelmäßige Marktinformationen und -dialoge statt. Es ist davon auszugehen, dass die Ressourcen gebunden werden können.

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?

Die Bauleistungen wurden noch nicht vergeben. Es findet ein offenes EU-weites Vergabeverfahren statt. Die Bauunternehmen sind noch nicht bekannt.

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?

Die Fragen 81 und 82 werden gemeinsam beantwortet.

Die DB InfraGO AG hat eine Ausschreibung der SEV-Bedarfe veröffentlicht. Diese sieht den Bedarf nicht korridorbezogen vor, sondern es soll ein Pool an Bussen bereitgestellt werden, in dem nach aktuellem Planstand mehr als 600 Busse für die in dem Halbjahr stattfindenden Korridormaßnahmen zur Verfügung stehen. Der genaue Bedarf für die Korridore Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau wird mit Fertigstellung des SEV-Fahrplans durch Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen bis Anfang 2025 ermittelt.

83. Inwiefern hat die DB AG sichergestellt, dass die auf den Umleitungsstrecken eingesetzten Busfahrer die für einen transnationalen Einsatz notwendigen Sprachkenntnisse vorweisen können?

In der Ausschreibung der SEV-Leistung wurden deutsche Sprachkenntnisse (Sprachlevel A2) angefordert. Ergänzend hierzu legt die DB InfraGO AG einen besonderen Fokus auf Fahrgastinformationen in den Fahrzeugen, sodass die Fahrgäste jederzeit umfassend informiert sind.

84. Welches Ausschreibungskonzept nutzt die DB AG für die Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau?

Die Leistungen werden in einem offenen EU-weiten Verfahren mit Teilnahmewettbewerb vergeben.

85. Wurden Leistungen bereits zur Vergabe ausgeschrieben, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Bisher wurden vorbereitende Maßnahmen wie Vermessungs- und Planungsleistungen ausgeschrieben und vergeben. Die Vorbereitungen für die Ausschreibung der Hauptleistung laufen derzeit.

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?

Die Fragen 86 und 87 werden gemeinsam beantwortet.

Die Finanzbedarfe befinden sich aktuell in Ermittlung.

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?

Die Fragen 88 und 89 werden gemeinsam beantwortet.

Die Finanzierung von Schienenersatzverkehren ist in den Verkehrsverträgen zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern geregelt.

Mit der vom Bundesrat am 14. Juni 2024 verabschiedeten Novelle zum BSWAG wird auch die Finanzierung der Kosten eines hochwertigen straßen- oder schienengebundenen Ersatzverkehrs im Rahmen von Generalsanierungen geregelt. Die anfallenden Gesamtkosten sollen danach die betroffenen Länder zu 50 Prozent, der Bund zu 40 Prozent und die DB InfraGO AG zu 10 Prozent tragen.

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?

Der Bund hat hier keine Zuständigkeit. Die Betroffenen werden rechtzeitig über die Vorhaben informiert, um selbst entsprechende Vorkehrungen treffen zu können.

91. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Ausfallkilometer der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die durch die entstehen, zu kompensieren, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Eine Kompensation ist nicht vorgesehen, da die Eisenbahnverkehrsunternehmen – insbesondere im Schienengüter- und Schienenpersonenfernverkehr – von den Generalsanierungen nach Durchführung der Generalsanierungen mit der einhergehenden Baufreiheit und der nachhaltigen Reduzierung des Störgeschehens erheblich profitieren.

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?

Die Fragen 92 bis 94 werden gemeinsam beantwortet.

Nein.

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?

Die Bund kommt seiner Gewährleistungsverpflichtung aus Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes, die im Bundesschienenwegeausbaugesetz konkretisiert ist, nach und setzt sich im Rahmen der haushälterischen Möglichkeiten für eine Verbesserung der Qualität, Resilienz und Kapazität der gesamten Eisenbahninfrastruktur ein.

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)?

Der Bundesrat hat in seiner 1042. Sitzung am 22. März 2024 beschlossen, zu dem vom Deutschen Bundestag am 22. Februar 2024 verabschiedeten Gesetz den Vermittlungsausschuss gemäß Artikel 77 Absatz 2 des Grundgesetzes anzurufen. Einer der Anrufungsgründe war, dass die Umsetzung des Hochleistungskorridor-Ansatzes nicht zu Lasten von anderen Schieneninfrastrukturprojekten außerhalb der geplanten Hochleistungskorridore gehen wird.

Nach Einigung im Vermittlungsausschuss hat der Deutsche Bundestag das Gesetz am 14. Juni 2024 verabschiedet, der Bundesrat hat am selben Tag zuge-

stimmt. Die Einigung umfasst unter anderem eine Änderung von § 11a Absatz 7 BSWAG, der vorsieht, dass die für das Bestandsnetz zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel sowohl für Generalsanierungen der Hochleistungskorridore als auch für den Erhalt, die Erneuerung und die Digitalisierung der übrigen Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes einzusetzen sind.

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?

Die Generalsanierung der hochbelasteten Streckenabschnitte macht die Koordination von Baumaßnahmen in den kommenden Jahren deutlich anspruchsvoller. In bereichs- und regionsübergreifenden Teams prüft die DB InfraGO AG für alle anderen Infrastrukturprojekte frühzeitig Planungssicherheit zu schaffen.

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?

Für die Generalsanierungen werden bzw. wurden durch die DB InfraGO AG zusätzliche Projektorganisationen aufgebaut. Parallel dazu erfolgt der erforderliche Aufbau personeller Ressourcen.