

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Schmidt, Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/1880 –**

Generalsanierung der Strecke Nürnberg–Regensburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Die DB InfraGO saniert im kommenden Jahr die Bahnstrecken zwischen Nürnberg und Regensburg sowie zwischen Obertraubling und Passau. Dabei handelt es sich um zwei stark frequentierte Strecken im Personenverkehr und wichtige Korridore im internationalen Güterverkehr zwischen Südosteuropa und den Nordseehäfen. Die geplante Generalsanierung unter einer mehrmonatigen Vollsperrung hat aufgrund der begrenzten Schienenkapazität einerseits und der engen wirtschaftlichen Verflechtungen andererseits enorme Auswirkungen. Die Generalsanierung der Strecke Nürnberg–Regensburg soll im Zeitraum vom 6. Februar bis zum 10. Juli 2026 stattfinden. Die Wirtschaft in Ostbayern (vgl. www.ihk-niederbayern.de/fokusthemen/infrastruktur/verkehrsinfrastruktur/schiene-sanierung-der-hochleistungskorridore-nuernberg-regensburg-und-obertraubling-passau-ab-2026/), die betroffenen Kommunen und Pendler (vgl. www.donaukurier.de/nachrichten/wirtschaft/kritik-an-generalsanierung-g-der-bahnstrecke-nuernberg-regensburg-waechst-18497972) blicken dem geplanten Vorhaben angesichts der weitreichenden Auswirkungen mit Nervosität entgegen. Für die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen bedeutet die Generalsanierung einen erheblichen Eingriff in den Betrieb (vgl. www.mit-telbayerische.de/lokales/landkreis-neumarkt/einspruch-gegen-totalssperrung-der-bahnstrecke-bei-neumarkt-abgewiesen-18135260).

1. Welche Zustandsnoten wurden im Bereich der Generalsanierung nach dem InfraGO-Zustandsbericht zwischen den Jahren 2021 und 2024 vergeben?

Die jeweiligen Zustandsnoten (ZN) können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Jahr	2021	2022	2023	2024
Objektgruppe	ZN	ZN	ZN	ZN
Brücken	3,2	3,0	3,0	2,9
Bahnübergänge	4,6	5,0	4,7	4,2
Gleise	3,1	2,7	2,8	2,9

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 27. Oktober 2025 übermittelt.

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

Jahr	2021	2022	2023	2024
Stellwerke	3,7	3,3	3,6	3,3
Oberleitung	3,1	3,1	3,3	3,2
Stützwände	2,3	2,1	1,9	2,0
Weichen	3,3	3,0	3,3	3,4
Gesamt	3,2	3,0	3,2	3,1

2. Welche Sanierungsmaßnahmen wurden im Bereich der Generalsanierung zwischen 2021 und 2024 ergriffen (bitte in geeigneten Einheiten für jedes Gewerk angeben)?

Für den Fachbereich Personenbahnhöfe wurden nur punktuell Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt. Für den Fachbereich Fahrweg können die Maßnahmen der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Gewerk	Art	Menge
Gleis	Gleiserneuerung (GE)	18 km
Gleis	Schienenerneuerung (SE2)	36 km
Weichen	Weichenerneuerung	11 Stk
Erdkörper	Erneuerung	61 m
Erdkörper	Erweiterung	1667 m
Erdkörper	Neubau	850 m

3. Welche Zustandsnoten werden im Bereich der Generalsanierung nach dem InfraGO-Zustandsbericht erwartet (bitte auch nach Gewerken auflisten)?

Die DB InfraGO AG erwartet eine signifikante Verbesserung des Streckenzustands nach Abschluss aller Sanierungsmaßnahmen vergleichbar zum Effekt beim Pilotprojekt Frankfurt–Mannheim (Riedbahn). Dort verbesserte sich der Netzzustand um 1,5 Noten-Punkte.

4. Welche Zustandsnoten für Ingenieurbauwerke gemäß Methodik des Infrastrukturzustands- und Infrastrukturentwicklungsberichts werden aktuell im Bereich der Generalsanierung jeweils vergeben?

Die Datenbank des Infrastrukturzustands- und entwicklungsberichts (IZB), die diesem zugrunde liegt, verfügt über keine räumliche Filterfunktionen. Ziel des IZB ist eine aggregierte, gesamthafte Betrachtung des Zustands und der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur. Daher verweisen wir auf den aktuellen Bericht des Jahres 2024:

www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/IZB/IZB_2024.html.

5. Wie hoch sind die Gesamtkosten für die Generalsanierung (inklusive Risikopuffer)?

Die Gesamtkosten inklusive Risikopuffer werden durch die DB InfraGO AG aktuell auf 1 376 Mio. Euro geschätzt.

6. Wie haben sich die erwarteten Kosten seit Planungsbeginn entwickelt (spätestens seit Aufnahme des Projekts in das Großprojektportfolio, bitte alle Zwischenstände bezüglich Kostenschätzung und Zeitpunkt nennen)?

Seitdem die DB InfraGO AG die Einzelmaßnahmen auf diesem Korridor im Jahr 2024 zu einem Projekt gebündelt hat, ist der Kostenrahmen des Projektes und damit der Gesamtwertumfang konstant geblieben.

7. Erfolgt eine Anpassung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zur Finanzierung der Generalsanierung, und wenn nein, warum nicht?

Hierzu laufen aktuell die Verhandlungen zur 3. Nachtragsvereinbarung zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III.

8. Sofern eine Anpassung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung erfolgt, wie lautet der Wortlaut, und wann ist die Anpassung erfolgt bzw. wann wird sie erfolgen?

Da die Gespräche noch laufen, kann zum Wortlaut noch keine Aussage getroffen werden. Die Vereinbarung soll zeitnah geschlossen werden.

9. Sind Verträge für Planung und Bau der Strecke DB intern sowie extern geschlossen worden, bevor eine Anpassung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung erfolgt ist, und in welcher Höhe sind Leistungen in diesem Zeitraum insgesamt vergeben worden?

Die Bauhauptleistungen wurden durch die DB InfraGO AG im vierten Quartal 2025 vergeben. Aktuell bestehen hierfür Vertragsbindungen in Höhe von 445 Mio. Euro.

10. Erfolgen Sanierungsarbeiten im Rahmen der Generalsanierung zeitweise unter nur eingleisiger Sperrung der Strecke?

Nein.

11. Wurde eine Aufrechterhaltung der Öffnung der Strecke geprüft, und was war das Ergebnis der Prüfung?

Ja. Das Sperrkonzept wurde zwischen 29. August 2024 und 7. Februar 2025 durch die BNetzA zwischen 29. August 2024 und 7. Februar 2025 geprüft. Alternative Sperrkonzepte hätten Bautätigkeiten über mehrere Jahre zur Folge und würden in Summe zu deutlich höheren Beeinträchtigungen führen.

12. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis weist die Generalsanierung auf?

Das Ergebnis der Auswertung der Wirtschaftlichkeitsprüfung liegt noch nicht final vor und wird zeitnah erwartet.

13. Im Vergleich zu welchem Bezugsfall wurden die Effekte der Generalsanierung bestimmt?

Die Effekte der Sanierung werden mit dem Bezugsfall einer konventionellen Streckensanierung über mehrere Jahre mittels „Bauen unter dem rollenden Rad“ verglichen.

14. Welche Nutzen- und Kostenparameter wurden im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsprüfung erhoben, und was sind die jeweiligen Barwerte (bitte jeweils angeben)?

Hierzu ist aktuell keine Aussage möglich, da die Auswertung der Wirtschaftlichkeitsprüfung noch nicht abgeschlossen ist.

15. Zu welchem Zeitpunkt wurde die Wirtschaftlichkeitsprüfung durchgeführt?

Die Wirtschaftlichkeitsprüfung wurde im zweiten und dritten Quartal 2025 durchgeführt.

16. In wie viele Lose wurde das Bauvolumen aufgeteilt, und was ist der jeweilige Inhalt sowie die Kosten der Lose?

Die wesentlichen Bauleistungen wurden in zwei Baulose (Los 1: 340 Mio. Euro, Los 2: 105 Mio. Euro) unterteilt. Ergänzend hierzu wurde mehrere kleine Vergaben für konstruktiven Ingenieurbau sowie Leit- und Sicherungstechnik durchgeführt.

17. Nach welchen Kriterien erfolgte der Zuschlag für die Baulose (z. B. Preis, Nachhaltigkeit, zeitliche Umsetzung, bitte auch Gewichtung angeben)?

Der Zuschlag erfolgt nach Auskunft der DB InfraGO AG zu 100 Prozent nach dem Preis.

18. Werden im Rahmen einer möglichen Finanzierungsvereinbarung bzw. bei der Anpassung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Angaben zu erbringenden Leistungen gemacht, und wenn ja, welche?

Ja. Es werden die zu ersetzenden und neu zu errichtenden Mengen je Gewerk festgelegt.

19. Welche Mengen folgender Anlagen befinden sich im Bereich der Generalsanierung:
- Gleise (m),
 - Weichen (Anzahl),
 - Überleitstellen (Anzahl),
 - Signale (Anzahl),
 - Signalausleger (Anzahl),
 - Achszähler (Anzahl),

- g) Gleismagnete inklusive Geschwindigkeitsprüfeinrichtungen (Anzahl),
- h) Linienförmige Zugbeeinflussung (LZB) (m),
- i) Europäisches Zugbeeinflussungssystem (ETCS) (m),
- j) Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech-Züge (GNT) (m),
- k) Schallschutzwände (m),
- l) Durchlässe (Anzahl),
- m) Modulgebäude elektronisches Stellwerk (ESTW) bzw. digitales Stellwerk (DSTW) bzw. LZB bzw. ETCS (Anzahl),
- n) Bahnsteige (m),
- o) Personenunterführungen (Anzahl),
- p) Aufzüge bzw. Höhenfördertechnik (Anzahl),
- q) Bahnsteigbeleuchtungen (Anzahl),
- r) Bahnsteigdächer (m),
- s) Weichenheizstationen (Anzahl),
- t) Oberleitung (m),
- u) Oberleitungsmasten (Anzahl),
- v) Quertragwerke (Anzahl),
- w) Masten (Global System for Mobile Communications – Rail (GSM-R))?

Die Angaben können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Gewerk	Aktueller Bestand
a) Gleise (m)	226 220 m
b) Weichen (Anzahl)	175
c) Überleitstellen (Anzahl)	10
d) Signale (Anzahl)	266
e) Signalausleger (Anzahl)	100
f) Achszähler (Anzahl)	159
g) Gleismagnete inkl. Geschwindigkeitsprüfeinrichtungen (Anzahl)	568
h) LZB (m)	Keine
i) ETCS (m)	Keine
j) GNT (m)	26
k) Schallschutzwände (m)	17 660 m
l) Durchlässe (Anzahl)	207
m) Modulgebäude ESTW/DSTW/LZB/ETCS (Anzahl)	9
n) Bahnsteige (Stk)	43
o) Personenunterführungen (Anzahl)	13
p) Aufzüge bzw. Höhenfördertechnik (Anzahl)	7
q) Bahnsteigbeleuchtungen (Anzahl)	43
r) Bahnsteigdächer (Stk)	7
s) Weichenheizstationen (Anzahl)	22
t) Oberleitung (m)	248 019
u) Oberleitungsmasten (Anzahl)	3359
v) Quertragwerke (Anzahl)	90
w) Masten (GSM-R) (Anzahl)	12

20. Welche Mengen der in Frage 19 aufgelisteten Anlagen werden im Rahmen der Generalsanierung saniert bzw. ersetzt (bitte jeweils angeben)?
21. Welche Mengen der in Frage 19 aufgelisteten Anlagen werden im Rahmen der Generalsanierung neu errichtet (bitte jeweils angeben)?
36. Welche Anpassungen im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik (z. B. Position Achszähler, Signalstandorte) erfolgen im Rahmen der Generalsanierung?

Die Fragen 20, 21 und 36 werden gemeinsam beantwortet.

Die Angaben können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Gewerkeliste	Gesamtzahl je Gewerk	davon Ersatz	davon Neubau
Gleise (km)	96	96	
Weichen (Stk)	55	31	24
Oberleitung (km)	81	81	
Durchlässe (Stk)	3	3	
Stelleinheiten (Stk)	124		124
Überleitstellen (Stk)	3		3
Kabeltiefbau (km)	40		40
Brücken (qm)	125		125
Bahnsteige (Stk) – hier Mehrbedarf Investiv und Aufwand	32	32	
Höhenfördertechnik (Stk) – hier Mehrbedarf Investiv und Aufwand	11	5	6
Personenunterführung (Stk) – hier Mehrbedarf Investiv und Aufwand	11	11	
Bahnsteigdach (Stk) – hier Mehrbedarf Investiv und Aufwand	3	3	
Rampen/ Treppen/ Zuwegung (Stk) – hier Mehrbedarf Investiv und Aufwand	33	22	11
EG (Stk) – hier Mehrbedarf Investiv und Aufwand	8	8	
Beleuchtung (Stk) – hier Mehrbedarf Investiv und Aufwand	61	61	

22. Wie viele Meter Oberleitung weisen im Bereich der Generalsanierung eine Netzzustandsnote von vier oder schlechter auf?

7 573 m Oberleitung weisen eine Netzzustandsnote von vier oder schlechter auf.

23. Welche Stellwerke befinden sich im Bereich der Generalsanierung, und was ist deren Netzzustandsnote jeweils (das bedeutet, dass die Stellwerke Stellelemente steuern, die sich im Bereich der Generalsanierung befinden; bitte jeweils auch Stellwerktyp angeben)?

Im Bereich der Sanierung befinden sich nach Auskunft der DB InfraGO AG eine Unterzentrale (UZ) und sieben Elektronische Stellwerke (ESTW) ESTW-A des Typs Thales L90. In Regensburg Prüfening befindet sich ein SpDrS 600 und der Bahnhof Feucht wird durch die UZ Fischbach ESTW Simis C ferngestellt.

Nachfolgend ergänzend eine Übersicht der auswertbaren Zustandsnoten mit Stand NZB 2024:

Innenanlage ESTW Neumarkt (ZN: 3,6)

ESTW-A Beratzhausen (ZN: 3,2)

ESTW-A Ochenbruck (ZN: 2,8)

ESTW-A Parsberg (ZN: 3,2)

ESTW-A Postbauer-Heng (ZN: 2,9)

ESTW-A Undorf (ZN: 4,1)

ESTW-A Deining (Oberpfalz) (ZN: 2,8)

ESTW-A Seubersdorf (ZN: 3,1).

24. Welche Stellwerke werden ausgetauscht, angepasst oder saniert (bitte ergriffene Maßnahmen auflisten)?

Es werden keine Stellwerke ausgetauscht. Die bestehenden Elektronischen Stellwerke werden im Rahmen der Sanierung modernisiert.

25. Welche Maßnahmen zum Ausbau von GSM-R werden ergriffen?

Im Rahmen der Sanierung werden sperrzeitenintensive Vorbereitungsarbeiten für die GSM-R Anlagen durchgeführt. Hierzu zählen insbesondere Arbeiten an den Kabelführungssystemen, sowie die Verlegung neuer LWL-Kabel. Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der GSM-R Standorte wird nachgelagert stattfinden, da nach aktuellem Planungsstand keine betrieblichen Auswirkungen zu erwarten sind.

26. Welche vorbereitenden Maßnahmen für FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) werden ergriffen?

Keine.

27. Auf wie vielen Bahnsteigdächern wird im Rahmen der Generalsanierung Photovoltaik installiert?

Keinen.

28. Welche weiteren Instandhaltungs- und Ersatzarbeiten werden durchgeführt, die nicht von den vorherigen Fragen erfasst sind?

Diese Frage kann erst beantwortet werden, wenn die komplette Bauausführungsplanung vorliegt, was vsl. erst kurz vor Baubeginn der Fall ist.

29. Was ist der Bauablauf für die folgenden Gewerke jeweils (bitte auflisten, welche Maßnahmen in welchem Zeitraum durchgeführt werden):

Die Bauablaufpläne befinden sich im Rahmen der Ausführungsplanung derzeit in der Finalisierung. Folgende Planung wird vorgesehen:

- a) Oberbau,

Voraussichtlich Februar bis April.

- b) Leit- und Sicherungstechnik,

April bis Juli.

- c) Elektrotechnik,

Oberleitung vsl. April bis Juni, Weichenheizungen Juni bis Juli.

- d) Konstruktiver Ingenieurbau?

Je nach Örtlichkeit über fünf Monate verteilt.

30. Welche für die Strecke eigentlich geplanten Maßnahmen zur Verbesserung des Zustands oder der Kapazität sind nicht umsetzbar gewesen, und welche rechtlichen Limitationen haben die Umsetzung verhindert (bitte jeweils aufführen)?

Die DB InfraGO AG beabsichtigt alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um die Strecke in einen verlässlichen und leistungsfähigen Zustand zu versetzen, ohne dass weitere investive Maßnahmen in den folgenden mindestens fünf Jahren notwendig werden.

31. Was ist die aktuelle Verspätung für Züge, die im Bereich der Generalisierung ein- bzw. ausfahren (bitte Einbruchs- sowie Ausbruchspünktlichkeit angeben sowie getrennt nach Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienengüterverkehr (SGV))?

Nach Mitteilung der DB InfraGO AG bestehen derzeit folgende Verspätungen:

Schienenpersonenfernverkehr:

Regensburg Hbf–Nürnberg Hbf:

- Messstelle Regensburg Hbf 43,4 Prozent
- Messstelle Nürnberg Hbf 36,7 Prozent

Nürnberg Hbf–Regensburg Hbf:

- Messstelle Nürnberg Hbf 47,1 Prozent
- Messstelle Regensburg Hbf 41,0 Prozent

Schienenpersonennahverkehr:

Regensburg Hbf–Nürnberg Hbf:

- Messstelle Regensburg Hbf 78,1 Prozent
- Messstelle Nürnberg Hbf 78,9 Prozent

Nürnberg Hbf–Regensburg Hbf:

- Messstelle Nürnberg Hbf 76,0 Prozent
- Messstelle Regensburg Hbf 73,0 Prozent

Schienengüterverkehr: (Gesamter SGV inkl. Gelegenheitsverkehre)

Regensburg Hbf–Nürnberg Hbf:

- Messstelle Regensburg Hbf 9,8 Prozent
- Messstelle Nürnberg Hbf 10,3 Prozent

Nürnberg Hbf–Regensburg Hbf:

- Messstelle Nürnberg Hbf 8,8 Prozent
- Messstelle Regensburg Hbf 8,2 Prozent

Hierbei handelt es sich um den Datenstand Oktober 2025, Erfassungszeitraum von Januar 2025 bis einschließlich September 2025.

32. Welche Ausweichstrecken werden im Zeitraum der Generalsanierung genutzt?

Die DB InfraGO AG sieht die folgenden Ausweichstrecken vor:

- Nürnberg–Schwandorf–Regensburg
- Passau–Plattling–Landshut–München–Nürnberg
- Wels–Salzburg–Freilassing–München–Nürnberg
- Nürnberg–Ingolstadt–Regensburg

33. Welche Sanierungs- sowie andere Maßnahmen werden auf diesen Ausweichstrecken vor Beginn der Generalsanierung jeweils ergriffen?

Eine umfangreiche Sanierung erfolgte zwischen Regensburg und Schwandorf im Sommer 2024. Weitere Maßnahmen befinden sich derzeit in Umsetzung durch die DB InfraGO AG.

34. Welche anderen Projekte (z. B. Bedarfsplanprojekte) werden aufgrund der Generalsanierung verzögert (z. B. durch fehlende Sperrpausen)?

Keine.

35. Sofern kein ETCS im Rahmen der Generalsanierung verbaut wird und auch nicht bereits installiert ist, wann soll der Einbau von ETCS erfolgen, und welche vorbereitenden Maßnahmen werden im Rahmen der Generalsanierung ergriffen (bitte auflisten)?

Im Zuge der Sanierung des Korridors Nürnberg–Regensburg werden ausschließlich vorbereitende Maßnahmen für die Implementierung des European Train Control Systems (ETCS) durchgeführt. Hierzu zählen beispielsweise Kabeltiefbau, die vorbereitende Anpassung bestehender ESTW (ETCS ready) sowie die zukunftsichere Umrüstung der Gleisfreimeldung.

Die verbleibenden Maßnahmen für die Inbetriebnahme von ETCS werden dann in verkehrsschwachen Zeiten bzw. im Rahmen von für die Instandhaltung bereits vorgesehenen Zeiträumen (IH-Fenstern) auf der Strecke umgesetzt.

37. Werden im Rahmen der Generalsanierungen Blockverdichtungen vorgenommen, und wenn ja, wo (bitte genauen Standort der zusätzlichen Signale jeweils angeben)?

Es werden Blockverdichtungen vorgenommen. Die genauen Standorte werden derzeit in der Ausführungsplanung konkretisiert.

38. Welche kleinen und mittleren Maßnahmen sind nach den durchgeführten eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen im Bereich der Generalsanierung sinnvollerweise zu errichten?

Die Errichtung nachfolgender Maßnahmen wäre laut Untersuchungen sinnvoll:

- Überleitstelle Felsentor
- Überleitstelle Endorfmühle
- Weichentrapez südl. Parsberg
- Überleitstelle Batzhausen–Deining
- Überleitstelle Burgthann (Ochenbruck).

39. Welche kleinen und mittleren Maßnahmen werden im Rahmen der Generalsanierung umgesetzt (bitte auflisten)?

Folgende Maßnahmen werden umgesetzt:

- Überleitstelle: Burgthann (Ochenbruck)
- Weichentrapez südl. Parsberg
- Weichenverbindung Beratzhausen.

40. An welchen Stellen der Strecke im Bereich der Generalsanierung befinden sich Überleitmöglichkeiten (bitte alle Überleitmöglichkeiten mit genauem Standort sowie Art der Überleitstelle: einfach inklusive Richtungsangabe, doppelt, Trapez inklusive Richtungsangabe, angeben)?

Die Informationen können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Ort	Art	Richtung
Regensburg Prüfening	einfach	Nürnberg
Undorf	Bahnhof	Regensburg/Nürnberg
Beratzhausen	Bahnhof	Regensburg/Nürnberg
Parsberg	Bahnhof	Regensburg/Nürnberg
Seubersdorf	Bahnhof	Regensburg/Nürnberg
Deining	Bahnhof	Regensburg/Nürnberg
Neumarkt	Bahnhof	Regensburg/Nürnberg
Postbauer Heng	Bahnhof	Regensburg/Nürnberg
Ochenbruck	Bahnhof	Regensburg/Nürnberg
Feucht	Bahnhof	Regensburg/Nürnberg

41. Welche Anpassungen an Überleitgeschwindigkeiten erfolgen an bestehenden Überleitmöglichkeiten, und wenn keine Anpassungen erfolgen, warum nicht?

Die DB InfraGO AG sieht eine Anpassung der Überleitgeschwindigkeit in Parsberg vor.

42. Welche zusätzlichen Überleitmöglichkeiten werden an welchen Stellen neu errichtet, und welche Überleitgeschwindigkeiten sind dort jeweils vorgesehen?

Folgende Maßnahmen sieht die DB InfraGO AG vor:

- Überleitstelle Burgthann (Ochenbruck): 100 km/h
- Weichentrapez südl. Parsberg 100 km/h
- Weichenverbindung Beratzhausen.

43. In welchen Abschnitten erfolgt eine Erhöhung der Geschwindigkeit in durchgehenden Hauptgleisen (bitte genauen Standort sowie Distanz, Geschwindigkeit vor der Maßnahme sowie nach der Maßnahme jeweils benennen)?

Es erfolgt keine Geschwindigkeitserhöhung.

44. Bei welchen Weichen wird die aktuelle Zweiggleisgeschwindigkeit erhöht (bitte jeweils auflisten, ggf. auch nach Bahnhöfen gruppiert)?

Dies wird aktuell im Rahmen der Ausführungsplanung ermittelt.

45. Welche Überholgleise sollen im Rahmen der Generalsanierung neu errichtet werden (bitte auflisten)?

Keine.

46. Welche Überholgleise sollen im Rahmen der Generalsanierung verlängert bzw. angepasst werden (bitte auflisten)?

Keine.

47. Welche Überholgleise im Wirkungsbereich der Generalsanierung werden nachträglich errichtet (bitte mit Zeitplan der Inbetriebnahme auflisten)?

Das 740 m Gleis in Parsberg soll im Jahr 2028 oder 2029 realisiert werden.

48. Welche Genehmigungsverfahren, wie beispielsweise Planfeststellungen oder Plangenehmigungen, laufen aktuell im Wirkungsbereich der Generalsanierung (bitte mit aktuellem Stand sowie Umsetzungszeitraum auflisten)?

Für die Stationen Seubersdorf, Neumarkt, Laaber, Beratzhausen und Parsberg wurden beim Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Nürnberg Anträge auf Plangenehmigung durch die DB InfraGO AG eingereicht.

Station	Einreichung	Status
Seubersdorf	28.01.25	Eingang Stellungnahmen nach TöB Beteiligung durch EBA
Neumarkt	29.07.25	TöB Beteiligung durch EBA
Laaber	18.06.25	Überarbeitung der Genehmigungsunterlagen nach Eingangsprüfung seitens EBA.
Beratzhausen	07.05.25	Eingang Stellungnahmen nach TöB Beteiligung durch EBA
Parsberg	13.05.25	Eingang Stellungnahmen nach TöB Beteiligung durch EBA

49. Welche Maßnahmen für den Deutschlandtakt werden im Rahmen der Generalsanierung umgesetzt?
50. Sollten Maßnahmen für den Deutschlandtakt im Rahmen der Generalsanierung durchgeführt werden, werden die Deutsche Bahn und die Bundesregierung diese Maßnahmen entsprechend kommunikativ begleiten (z. B. durch Verwendung des Siegels „Ein Projekt für den Deutschlandtakt“), und wenn nein, warum nicht?
51. Welche 740-m-Gleise werden im Rahmen der Generalsanierung umgesetzt?

Die Fragen 49 bis 51 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Keine.

52. In welchem Maße wird im Rahmen der Generalsanierung Nürnberg–Regensburg die Kapazität angehoben (bitte Änderung der Nennleistung angeben)?

Es erfolgt keine Anhebung der Kapazität durch einen Streckenausbau. Vielmehr kann durch ein reduziertes Störgeschehen nach der Sanierung die Leistungsfähigkeit der Strecke angehoben werden.

53. Wie wird sich die Verspätung (z. B. Einbruch- und Ausbruchsverspätung) durch die Maßnahmen der Generalsanierung genau entwickeln?

Durch die Sanierung sollen 80 Prozent der infrastrukturellen Störungen auf dem betroffenen Streckenabschnitt reduziert werden. Die hieraus resultierende Wirkung auf die Pünktlichkeit ist abhängig von der Einbruchsverspätung.

54. Welche Maßnahmen werden an welchen Bahnhöfen ergriffen (bitte für jeden Bahnhof alle Maßnahmen auflisten)?

Die DB InfraGO AG modernisiert alle 20 Bahnhöfe zwischen Feucht und Regensburg-Prüfening nach einem ganzheitlichen Qualitätsstandard. Dabei steht unter anderem der barrierefreie Ausbau im Fokus.

Die Sanierungsmaßnahmen umfassen neben der Verkehrsstation (Bahnsteige und Zugänge) auch die Empfangsgebäude sowie die Vorplätze und die Anschlussmobilität. Die genauen Maßnahmen sind noch in Abstimmung und sollen zeitnah kommuniziert werden.

55. Welche Bahnhöfe werden im Rahmen der Generalsanierung zu Zukunftsbahnhöfen ausgebaut (bitte alle auflisten)?

Während der Sanierung werden sämtliche Bahnhöfe entlang der Strecke Nürnberg – Regensburg – mit Ausnahme der Bahnhöfe in Feucht und Regensburg-Prüfening – saniert. Die Entwicklung zu Zukunftsbahnhöfen erfolgt sukzessive mit der Umsetzung verschiedener Maßnahmen im Bahnhofsumfeld.

56. Wie werden vor und während der Korridorsanierung die Öffentlichkeit sowie das Parlament über die Maßnahmenumfänge und die einzelnen Baufortschritte, Zeitpläne und Kostenentwicklungen informiert?

Hierzu sind in der 3. Nachtragsvereinbarung zur LuFV III Regelungen in Erarbeitung.

57. Erfolgte die Entscheidung zur Generalsanierung in der nun geplanten Form vorwiegend aufgrund betriebswirtschaftlicher Gründe, also mit Blick auf die günstigste Variante, oder aufgrund volkswirtschaftlicher Überlegungen, also dem angenommenen besten Nutzen und den geringsten Gesamtfolgen für die Volkswirtschaft?

Die Entscheidung erfolgte aus betriebs- und volkswirtschaftlichen Gründen. Der volkswirtschaftliche Nutzen wird in einer Wirtschaftlichkeitsprüfung betrachtet.

58. Zu welchen volkswirtschaftlichen Einbußen kommt es durch die Komplettsperre der genannten Strecken?

Hierzu ist aktuell keine umfassende Aussage möglich, da die Auswertung der Wirtschaftlichkeitsprüfung noch nicht abgeschlossen ist.

59. In welchem Planungsstadium befinden sich die verschiedenen Bauabschnitte?

Alle Bauabschnitte befinden sich in der Ausführungsplanung.

60. Wie viele Güterzüge befahren im Schnitt der vergangenen fünf Jahre die Strecke Nürnberg–Regensburg (bitte nach Abschnitten jeweils samt Gegenrichtung aufschlüsseln)?

Die Informationen können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Neumarkt:	
Jahr	Anzahl Züge/Tag
2019	98
2020	94
2021	107
2022	109
2023	98
2024	93

Beratzhausen:	
Jahr	Anzahl Züge pro Tag
2019	98
2020	94
2021	107
2022	109
2023	97
2024	93

61. In welchem Ausmaß werden während der Generalsanierung Güterverkehre durch Gleisanschließer abgewickelt werden können?

Ziel der DB InfraGO AG ist es zwischen Montag und Samstag zwischen Nürnberg und Neumarkt in der Regel jeweils 4 Zugpaare für die Gleisanschließer anbieten zu können. In einzelnen kurzen Bauphasen erfolgen Einschränkungen, bspw. durch den Einschub von Brücken.

62. Auf welchen Ausweichstrecken soll der Güterverkehr und in welchem Umfang sichergestellt werden?

Für den Güterverkehr sieht die DB InfraGO AG folgende Umleitungsstrecken vor:

- a) Nürnberg-Schwandorf-Regensburg,
- b) Nürnberg-Ingolstadt-Regensburg.
- c) München-Rosenheim-Salzburg,
- d) München–Landshut–Plattling.

63. Wie wird der Umleitungsverkehr mit Hinblick auf elektrifizierte und nichtelektrifizierte Schienenstrecken sichergestellt?

Züge des Fernverkehrs werden umgeleitet, Züge des Nahverkehrs werden durch einen Schienenersatzverkehr ersetzt. Die Nahverkehrsleistungen zwischen Nürnberg und Regensburg via Schwandorf sollen kapazitativ verstärkt werden. Güterverkehre werden umgeleitet. Zwischen Nürnberg und Schwandorf stellt die DB InfraGO AG Dieseltraktionsleistungen, um auf der nichtelektrifizierten Strecke nahräumige Umleitungsmöglichkeiten zu schaffen.

64. Kommen zur effizienten Nutzung nichtelektrifizierter Umleitungsstrecken Dual-Mode-Streckenlokomotiven zum Einsatz, wenn ja, in welchem Umfang, und wenn nein, warum nicht?

Die Auswahl des Traktionsmittels obliegt den verkehrsdurchführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der Einsatz von Dual-Mode Lokomotiven auf den entsprechenden Umleitstrecken ist technisch möglich.

65. Inwiefern werden Spotzüge während der Generalsanierung Güter auch flexibel transportieren können?

Für den kurzfristigen Gelegenheitsverkehr bestehen Restkapazitäten auf verschiedenen Umleitstrecken. Die gesetzlichen Vorgaben werden hierbei eingehalten.

66. Ist der Bundesregierung das Verhältnis auf der Strecke Nürnberg–Regensburg zwischen Güterfahrplan und Spotzügen in den vergangenen fünf Jahren bekannt?

Nein.

67. Ist der Bundesregierung bekannt, in welchem Ausmaß sich der Transport von Gütern durch die weiträumigen Umleitungen verteuert?

Nein.

68. Mit welchen Auswirkungen auf die Auslastung des Güterverkehrs rechnet die Bundesregierung durch die Generalsanierung?

Dem Bundesministerium für Verkehr liegen keine Informationen vor, worauf entsprechende Rückschlüsse zu Auswirkungen auf die Auslastung gezogen werden können.

69. Mit welcher Verlagerung von Gütern von der Schiene auf die Straße rechnet die Bundesregierung während der Generalsanierung (bitte in Lkw-Fahrten aufschlüsseln)?

Dem Bundesministerium für Verkehr liegen diesbezüglich keine Informationen vor.

70. Wie ist der aktuelle Planungsstand zur Gewährleistung eines attraktiven und leistungsfähigen Schienenersatzverkehrs (SEV) in der Zeit der Vollsperrung?

Dass Schienenersatzverkehrskonzept ist erstellt. Die notwendigen Kapazitäten an Fahrpersonalen und Fahrzeugen sind bei den rahmenvertraglich über die DB InfraGO AG gebundenen Busunternehmen durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) abgerufen. Aktuell wird insbesondere an der Umsetzung des Haltestellenkonzeptes und der Fahrgastkommunikation gearbeitet. Der Ersatzverkehrsfahrplan wurde Mitte Oktober 2025 im DB Navigator und angeschlossenen Datenplattformen hinterlegt.

71. Mit wie vielen Bussen und Fahrern soll der SEV bewerkstelligt werden?

In der Spitze kommen ca. 130 Busse mit 400 Fahrern zum Einsatz.

72. Auf welchen Strecken, mit welchen Haltepunkten, in welcher Frequenz und zu welchen Zeiten soll der SEV zweckmäßig bedient werden?

Der SEV-Fahrplan wurde durch den Aufgabenträger BEG in Abstimmung mit den EVU und Kommunen erstellt. Er bedient alle im Schienenpersonennahverkehr entfallenden Linien und Ortschaften/Haltestellen. Der Takt ist je Linie und ggf. Tageszeit unterschiedlich und orientiert sich an den Bedarfen.

73. Mit welcher durchschnittlichen Fahrzeit des SEV rechnet das Bundesministerium für Verkehr (BMV) im Vergleich zur durchschnittlichen Reisezeit auf der Schiene?

Dies lässt sich nicht eindeutig beantworten, da es von Quelle und Ziel abhängt. Die genauen Zeiten können seit dem 15. Oktober 2025 im DB Navigator eingesehen werden.

74. Wer trägt die Kosten des SEV?

Die Kosten werden zu 50 Prozent durch die Länder, 40 Prozent durch den Bund und 10 Prozent durch die DB InfraGO AG getragen.

75. Welchen Stellenwert hat für die Bundesregierung eine Beteiligung des Mittelstandes bei der Bewältigung des SEV?

Die Beteiligung des Mittelstandes hat einen hohen Stellenwert.

76. Haben sich Busunternehmen aus den betroffenen Regierungsbezirken Oberpfalz und Mittelfranken für eine Übernahme von Teilen des SEV beworben?

Die DB InfraGO AG kann aus wettbewerbsrechtlichen Gründen keine Angaben zu den Bewerbern machen.

77. Kommen bei der Ausschreibung für den SEV regionale Busunternehmen zum Zug?

Mit den Leistungen für den Schienenersatzverkehr (SEV) während der Sanierung Nürnberg–Regensburg sind die Unternehmen deuBus und DB Regio beauftragt. Die deuBus AG ist eine überwiegend von mittelständischen Unternehmen getragene Gesellschaft mit Sitz in Landsberg am Lech. Die DB Regio AG hat mit der DB Regio Bus Bayern eine 100 Prozentige Tochtergesellschaft mit Sitz in Bayern.

78. Entspricht es den Tatsachen, dass die Ausschreibung so ausgestaltet war, dass ein Auftragnehmer nicht ausschließlich für den angebotenen Korridor eingesetzt werden kann, sondern ggf. auch bundesweit?

Ja.

79. Inwiefern besteht bei der Planung des SEV eine Abstimmung mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern hinsichtlich eventuell geplanter Straßensanierungsarbeiten auf den gedachten SEV-Strecken?

Vor Betriebsstart der Ersatzverkehre finden Abstimmungen mit den regionalen Straßenbaulastträgern in Städten, Kommunen und mit staatlichen Bauämtern, sowie mit der Autobahn GmbH, statt. Dies erfolgt in Abstimmung mit den Aufgabenträgern.

80. Mit welchen Einschränkungen im Fernverkehr, besonders mit Blick auf Österreich, rechnet das BMV im Rahmen der geplanten Komplettsperrung?

Im Fernverkehr wird bis 13. Juni 2026 ein Teil der sonst mindestens zweistündlichen ICE-Züge zwischen Nürnberg und Regensburg über Ingolstadt umgeleitet. Die Fahrzeit verlängert sich um rund eine Stunde. Zusätzlich wird eine ICE-Fahrt je Tag und Richtung von München über Landshut, Regensburg und Passau nach Wien fahren. Der Rest der Züge beginnt/endet bereits in Nürnberg. Zur Reise zwischen Deutschland und Österreich stehen weiterhin auch die

zweistündlichen Züge zwischen München und Wien via Salzburg zur Verfügung.

In Regensburg, Passau und Plattling ist das Fernverkehrsangebot in dieser Phase reduziert, in Straubing halten vorübergehend keine Fernzüge.

81. In welchem Umfang sind Zugpaare über Regensburg–Ingolstadt–Nürnberg umleitbar?

Es werden 3 Zugpaare in Doppeltraktion (2x ICE-T) über diese Relation umgeleitet. 1 Zugpaar des ICE-T wird in Tagesrandlage über Landshut umgeleitet werden. Die weiteren Fahrten beginnen/enden in Nürnberg.

82. Wie ist der aktuelle Planungsstand bei Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen?

Es werden keine Maßnahmen vorgesehen.

83. Wie und wann werden betroffene Kommunen und Anwohner über die geplanten Maßnahmen informiert?

Betroffene Kommunen und Anwohner werden regelmäßig und über unterschiedliche Kommunikationskanäle sowie Formate durch die für die Sanierung verantwortliche DB InfraGO AG informiert.

Betroffene Anwohner werden außerdem per Postwurf informiert, unter anderem zu anstehenden Maßnahmen und mögliche Lärmentwicklungen. Beispielsweise erhielten Anfang Oktober 2025 über 50 000 Haushalte entlang der Strecke eine Postwurfsendung in der die Sanierung angekündigt und die anstehende Infotour sowie Kontaktmöglichkeiten kommuniziert werden.

84. Inwiefern wird die Strecke im Rahmen der Generalsanierung in den Zustand ETCS-ready versetzt?

Es ist eine vollständige Ausrüstung der Strecke mit ETCS-ready vorgesehen.

85. In welcher Form und Frequenz findet ein Austausch mit den Verantwortlichen in Österreich, Polen und Tschechien zur geplanten Generalsanierung statt?

Es gibt regelmäßige internationale Arbeitsrunden, im Rahmen dieser wurden auch die Umleitmengen ermittelt und festgelegt. Insbesondere mit Österreich finden weitere Vertiefungen statt, da während der Sanierung Nürnberg–Regensburg hier ebenfalls Verkehre umgeleitet werden müssen (Umleitstrecke via Salzburg). Auch um zum Beispiel für den Fall einer Havarie entsprechende Konzepte zu erarbeiten, da Österreich ebenfalls mit Umleitverkehren betroffen wäre.

86. Inwiefern sind Strecken in Österreich, Polen und Tschechien als Ausweichstrecken während der Generalsanierung vorgesehen (bitte Ausweichstrecken benennen)?

Die Umleitstrecke Wels–Salzburg–Freilassing–Rosenheim–München ist eine Ausweichstrecke in Österreich.

87. Zieht die Bundesregierung angesichts der Beschwerde der agilis Eisenbahngesellschaft bei der Bundesnetzagentur über die Totalsperre Konsequenzen für Kommunikation und Prüfung von Alternativen bei künftigen Generalsanierungen?

Die DB InfraGO AG wurde gebeten frühzeitiger in die Kommunikation einzusteigen. Eine Prüfung alternativer Sperrpausenkonzepte obliegt der DB InfraGO AG als Aufgabenträgerin.

88. Wie bewertet die Bundesregierung die Frage einer finanziellen Kompensation für betroffene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)?

Eine finanzielle Kompensation ist aufgrund fehlender rechtlicher Grundlagen und den für andere Sanierungen testierten positiven Nutzen der Anierung für den Fern- und Güterverkehr nicht vorgesehen.

89. Inwiefern beurteilt die Bundesregierung die Risikoverteilung bei der Generalsanierung und ihren Folgen als sinnvoll, falls ein EVU durch die Folgen der Generalsanierung in ein Insolvenzverfahren gerät?

Dem Bundesministerium für Verkehr liegen diesbezüglich keine Informationen vor.

90. Inwiefern ist für die Zeit der Generalsanierung des Abschnitts Regensburg–Passau eine umsteigefreie Anbindung für Reisende, insbesondere auch Touristinnen und Touristen, aus Linz oder Wien sichergestellt?

Eine umsteigefreie Anbindung ist nach Auskunft der DB InfraGO AG nicht möglich. Reisende haben jedoch ab Nürnberg, Regensburg oder Ingolstadt die Möglichkeit über München nach Wien bzw. Linz zu reisen.

91. Mit welchen Reisezeiten aus Wien Hbf, Linz Hbf und Salzburg Hbf ist während der Generalsanierung des Abschnitts Regensburg–Passau nach Regensburg zu rechnen?

Nach Auskunft der DB InfraGO AG sind bei gut gewählten Verbindungen die Reisezeiten wie folgt:

- von Regensburg nach Wien: 5:27h
- von Regensburg nach Linz: 4:13h
- von Regensburg nach Salzburg: 2:57h.

92. Inwiefern gibt es Überlegungen, während der Generalsanierung des Abschnitts Regensburg–Passau eine umsteigefreie Anbindung für Reisende, insbesondere auch Touristinnen und Touristen, aus Österreich nach Regensburg über Freilassing zu ermöglichen, zum Beispiel durch Verlängerung bestehender Verbindungen österreichischer Anbieter über München?

Dem Bundesministerium für Verkehr sind hierzu keine Überlegungen bekannt.

93. Mit welchen Reisezeiten aus Nürnberg Hbf und Neumarkt in der Oberpfalz ist während der Generalsanierung des Abschnitts Nürnberg–Regensburg zu rechnen?

Nach Auskunft der DB InfraGO AG ergeben sich während der Sanierung folgende Reisezeiten:

- von Nürnberg nach Regensburg: 1:40h mit RE 40 via Schwandorf
- von Neumarkt OPf. nach Regensburg: 1:16h mit Bus RE 22.

